N.º 47/AGOSTO 1975/ANO V

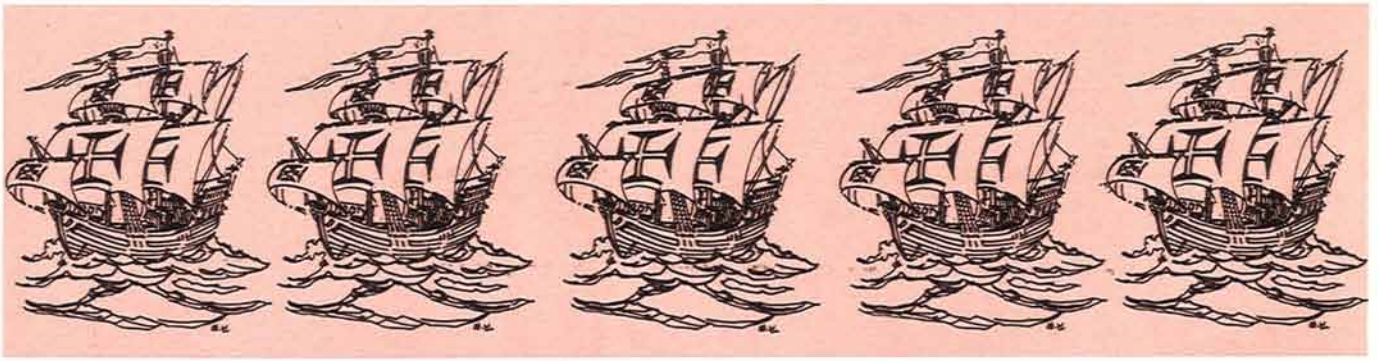
revista da ARMADA

COCHES no Museu de Marinha...

pág. n.º 8

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
O. Lemos	**Moçambique – 25 de Junho de 1975 Um País Novo**	4
A. Coentro	**Sonho Primeiro**	5
M. do Vale	**Cabo Verde uma Nova Nação**	6
O. Lemos	**Bibliografia**	7
S. Horta	**Coches no Museu de Marinha...**	8
M. Horta	**Notícias Pessoais**	9
M. do Vale	**S. Tomé e Príncipe Independente**	10
S. Elpídio/M. Horta	**Saibam todos**	11
Vários	**Voz da Abita**	12
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	14
F. Júnior	**Ecos do Passado... No Mar das Caraíbas**	15
M. Horta	**Desporto**	16
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros... da «Nau de Pedra»**	18
G. Brandão	**Filatelia**	20
O. Lemos/S. Elpídio	**Curiosidades**	22
S. Elpídio	**Reportagem**	24
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º47/AGOSTO 1975/ANO V

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Coches no Museu de Marinha...

(Foto de Reinaldo de Carvalho, Fotógrafo do Museu de Marinha)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

A MARINHA NA PAZ

Com o fim das guerras do Ultramar, muita gente perguntará para que serve agora a Marinha. Não é possível dar aqui resposta. Apenas direi que, enquanto o mar não secar, e não se prevê que isso venha a suceder, a Marinha terá que existir. Para proteger as rotas marítimas, para defender os portos e a costa, para fiscalizar as águas territoriais, para fazer estudos com vista ao bem da humanidade, para manter ligados à Pátria os núcleos de portugueses espalhados pelo Mundo, para continuar a amizade com os novos países de expressão lusa, etc., etc.

A Marinha teve uma árdua tarefa nessas guerras e poucas possibilidades lhe restaram para se dedicar a outras actividades. Agora, porém, podemos pensar serenamente em missões de paz, com a antecipada certeza que não faltará que fazer...

Somos um povo fadado para o mar. Ninguém pode ter dúvidas a esse respeito. Toda a nossa História está ligada a ele, todos o trazemos nos olhos e no coração.

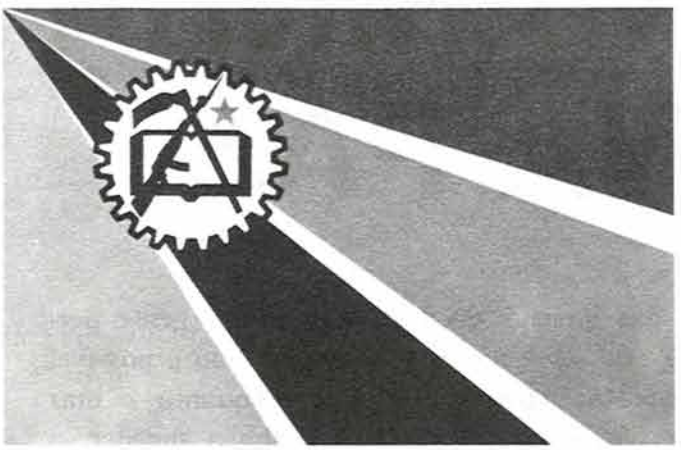
Porque não há-de a Marinha dar a conhecer o mar aos portugueses? Quantos desejam também ver, ao vivo, essas maravilhosas máquinas de guerra que são os navios?

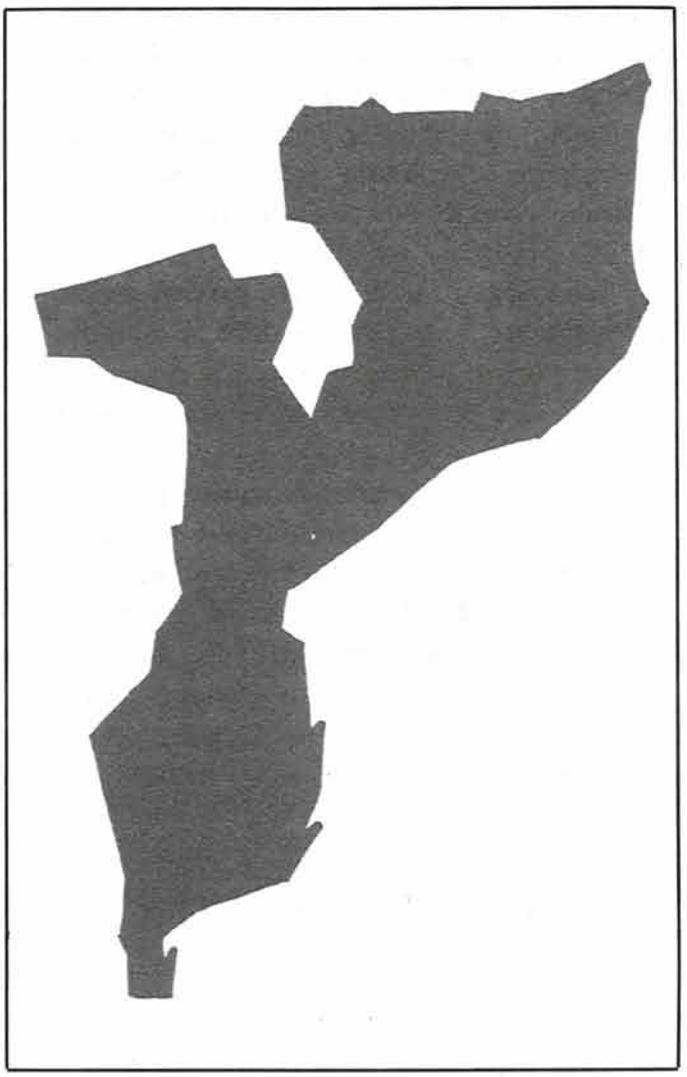
Estamos convencidos, e aqui deixamos a sugestão, que não será difícil organizar umas curtas viagens com vista à realização desses objectivos. Seria mais uma missão da nossa Armada, ao serviço do Povo... desse maravilhoso povo de marinheiros que é o nosso.

Com.

MOÇAMBIQUE

25 de Junho de 1975
Um País Novo!





Viver a hora grande do acesso à independência, é, certamente, para cada cidadão de um país que nasce uma vivência que gerações vindouras não terão nunca possibilidade de imaginar e sentir porque aquela realidade é tão singular que só quem a experimenta a pode avaliar.

A África espoliada que há pouco mais de duas décadas começou a emergir da sujeição colonial vê afastar-se, com a independência de Moçambique, mais uma núvem que ensombrava ainda o almejado e esperançoso céu da liberdade que, a custo mas persistentemente, vem ganhando todo o continente.

Nem todos os povos dessa África mártir saíram libertos de cada independência que ganharam. Sobre muitos se abateu uma nova forma de exploração, insidiosa e desumana. Aqueles, de entre os mais responsáveis, que libertaram Moçambique sabem bem o que querem e para onde caminham. Preparou-os a luta e a experiência do Mundo. Colheram os ensinamentos da história recente da descolonização e estão apostados em não se deixarem embalar pela embriaguez da vitória e pelos louros da fama. A luta para ganhar o futuro é mais árdua que aquela que lhes trouxe a independência. Moçambique é um mosaico de povos distintos uns dos outros etnicamente. Fazer dos moçambicanos um povo é tarefa ingente que desafiará a capacidade governativa dos novos dirigentes nacionais. Se Portugal tiver contribuído, através do seu próprio idioma, para facilitar essa aglutinação indispensável, então o povo português, apesar de ter perdido um certo Moçambique que colonizou, poderá sentir-se orgulhoso e compensado com o advento de uma nova Nação que, como a um filho, ensinou a falar para se tornar adulto. Não se perde um filho, quando se conta com ele!

Construir uma Nação, ademais verdadeiramente livre, é, no caso de Moçambique, um repto gigantesco posto à capacidade política dos seus libertadores. Temeridade e audácia nunca lhes faltaram, pois sendo embora espantosamente poucos, evidenciaram suficiente coragem para uma luta de tanta monta. Sinceramente esperamos que sejam também dotados de senso político suficiente para vencer a batalha da verdadeira libertação. As palavras do nóvel Presidente da República de Moçambique – «A luta continua» – são a garantia de um alerta contra as investidas de eventuais ameaças que espreitam o sono da vítima para se abaterem sobre ela.

Num dos seus poemas, Samora Machel, evocando a companheira caída no campo da luta, escreve:

«...É doloroso ver cair a árvore jovem.
É doloroso.
Doloroso como o fogo
Que torna o ferro maleável
Para que este seja enxada.

É doloroso
Como a lâmina da enxada ferindo a terra
Para que a semente cresça.
Doloroso porque necessário.
Doloroso.

Por isso seremos mais e melhores
E iremos mais longe,
Dolorosamente estimulados pelo teu exemplo.

Como teu marido
Enraizo-me na tua recordação
Para encontrar a força de continuar
A longa marcha até à vitória final...»

Que o idealismo de Samora Machel, possa fazer de Moçambique uma grande e próspera Nação, para sua e nossa glória!

Para muitos de nós, marinheiros, Moçambique é uma Nação que permanecerá gravada para sempre no nosso coração. Para lá das vicissitudes da guerra, ficou-nos dos contactos com o seu povo e com as suas terras, os seus mares e praias, uma lembrança perdurável que fará sempre, de eventuais contactos futuros agora na dignidade do respeito mútuo, um alvoroço e uma satisfação.

Ligados pela História e pela língua, os nossos dois povos, no esquecimento de antigos agravos, hão-de caminhar lado a lado como irmãos que a certa altura seguiram seus destinos sem se esquecerem um do outro.

O. Lemos
Cap.-frag.

Sonho Primeiro

Ferir, com a verdade, toscos medos
Os dogmas, os pregões da falsidade
Tanger, em meus poemas, puridade
Tomar à vida os âlacres segredos

Pintar a esperança nos meus dedos
Despidos d'ambições e de maldade
Cantar a reluzente liberdade
Sem temor de grilhetas e enredos

Correr a talagarça das miragens
Romeiro de fantásticas romagens
Por astros coloridos e risonhos

Nos lábios um sorriso e uma canção
Gritar a toda a gente: Amigo! Irmão!
Eis o primeiro sonho dos meus sonhos

A. Santos Coentro
1.º-ten. SE

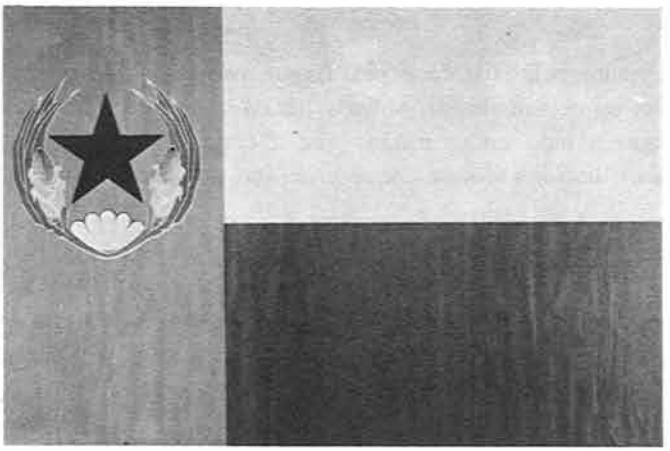
DA ACADEMIA DOS GUARDAS-MARINHAS À ESCOLA NAVAL DO ALFEITE

RECTIFICAÇÃO

No artigo «Da Academia dos Guardas-Marinhas à Escola Naval do Alfeite», publicado no último número da nossa Revista, o parágrafo referente às várias reformas do ensino deve ler-se:
«... na reforma de 1887 foi estabelecido que a Escola devia ministrar instrução teórica e técnica e educação militar aos indivíduos que se destinassem a qualquer das classes de oficiais, com excepção dos capelães.»
Por erro tipográfico a referência aos capelães é mencionada desalinhadamente no período que alude ao Internato e que deve ler-se:
«Em 1924 foi organizado o Internato que ficou instalado no pavimento superior ao das aulas na ala oeste do edifício do Ministério. Todos os aspirantes, excepto os casados passaram a arranchar e pernoitar na Escola.»
No mesmo artigo, indica-se a data de 1799 como sendo a da fundação da Academia Real de Marinha, quando a data correcta é 1779.

CABO VERDE

Uma Nova Nação



Cerca das 12,00 horas do dia 5 de Julho último a gloriosa bandeira das quinas foi arriada solenemente no Estádio da Várzea e no Palácio do Governo, na cidade da Praia, ao mesmo tempo que, ao som das salvas de artilharia, era içada, por entre aclamações do povo, a esperançosa bandeira de um novo país africano – Cabo Verde. Estavam presentes numerosas delegações, entre elas a portuguesa, a da O. U. A. e a da O. N. U.

Surgiu assim no concerto das nações mais uma, a quinta de expressão e língua portuguesa.

Descoberto em 1456, por Luigi da Cadomosto, um veneziano ao serviço de Portugal, o arquipélago compõe-se de dez ilhas e cinco ilhéus, situadas no Atlântico, cerca de 450/600 quilómetros a oeste da cidade de Dakar, no Senegal.

A área total do arquipélago é de 4033 km² (o Minho tem 4800) e a sua população ascende a 272 000 habitantes, metade da qual vive na ilha de Santiago onde se situa a capital, a cidade da Praia.

O arquipélago está dividido em dois grupos de ilhas, o de Barlavento (lado donde vem o vento) e o do Sotavento (lado para onde o vento vai). Formam o primeiro grupo as ilhas de Santo Antão, S. Vicente, Santa Luzia, S. Nicolau, Boavista e Sal e os ilhéus Branco e Raso; formam o segundo, as ilhas de Maio, Santiago, Fogo e Brava e os ilhéus Luís Carneiro e Sagrado.

*

Cabo Verde é uma terra que está no coração de todos os marinheiros portugueses. Sempre tivemos, através dos tempos, um fraquinho por esta «nosso terra», como carinhosamente lhe chamamos.

É uma terra pobre, permanentemente a braços com as secas e a fome, muito desamparada pelo Governo Português. Nós que por lá andávamos, sentíamos ao vivo a luta desse povo pela sobrevivência, suportando tudo com um estoicismo que só têm as almas grandes. Milhares de pessoas ali morreram por insuficiência de alimentação, sem que em Portugal se dissesse uma palavra sobre o assunto. Todos nós, «os de cá», daríamos de boa vontade uma ajuda «aos de lá» se nos pedissem ou soubéssemos que precisavam dela. Mas não, não era conveniente à política de então ventilar o problema.

É talvez esta a razão principal porque nós, marinheiros, temos o tal fraquinho por Cabo Verde.

Mas, a beleza das suas morenas, a nostalgia das suas mornas, a alegria trepidante das suas coladeiras, a amenidade do clima e a simpatia geral das suas gentes, muito contribuiram também para esse sentimento.

Cem mil cabo-verdianos vivem actualmente em Portugal, dos quais 40 000 são trabalhadores que vieram colmatar a brecha aberta pela nossa própria emigração. A eles devemos a continuação de muitas obras que teriamos parado por falta de braços. É mais um motivo de simpatia, a juntar aos muitos que já havia, pelas gentes de Cabo Verde.

Pois viva Cabo Verde e vivam os cabo-verdianos! Que aquela pobre terra progrida, que a sua população seja feliz, são os sinceros votos da Armada Portuguesa.

M. do Vale
Com.

Bibliografia

TERRA MORTA (romance)
por Castro Soromenho
A editora Sá da Costa, acaba de lançar (fazendo parte da colecção «Vozes do Mundo») este livro de Castro Soromenho escrito em 1949. Os livros de Castro Soromenho não podiam publicar-se em Portugal e eram lidos furtivamente em edições brasileiras ou francesas. «Terra Morta», aparece agora, à luz da liberdade, como uma obra de qualidade, sempre actual e muito viva. O tempo não lhe fez perder as tonalidades e o vigor.

RÁPIDA, A SOMBRA (romance)
por Vergílio Ferreira
Um livro de Vergílio Ferreira é necessariamente um acontecimento literário, face à projecção do autor. Superar-se a si próprio, de romance em romance, nem sempre é possível. Vergílio Ferreira, no entanto, não tem recuos na sua trajectória literária. É livro para merecer comentários mais específicos e longos que por agora não são possíveis.
Edição de Arcádia.

O ANO DE 1993 (poesia)
por José Saramago
É o terceiro livro de poesia de José Saramago editado pela Futura. Há nele uma visão cosmológica do homem que nos comove tanto quanto nos arrebata. Em versos de ressonâncias largas José Saramago conta-nos a libertação do Homem e, com ele, do Mundo. Há nele a longínqua esperança entrevista ao fim de uma dolorosa jornada.

GAVETA DE NUVENS (prosa)
por José Gomes Ferreira
Em edição de Diabril, José Gomes Ferreira, presidente da Associação Portuguesa de Escritores, publicou uma colectânea de textos que, embora classificados pelo autor de «tarefas e tentames literários», são, no seu conjunto, uma obra magnífica cheia de encanto e humanidade. Há que ler este livro, aliás como todos os de José Gomes Ferreira! Após um introito que é um monumento de graça e bom gosto, desenrolam-se pequenos ensaios críticos e deliciosas crónicas da vida literária a que, no seu conjunto, chamou «O Chiado literário com nevoeiro». O poeta – que é também Gomes Ferreira – compraz-se em nos mostrar, através de si, imagens de escritores e artistas, de uma tocante humanidade. No seu modo pessoal de contar, o autor, através do conhecimento vivido da obra de cada um, coloca-nos frente a frente (quase uma sensação física) com grandes vultos literários cuja evocação é já obra de poeta antes de o ser do escritor.

PEQUENO MANUAL DE FILOSOFIA
por V. de Magalhães Vilhena
Este pequeno manual, editado pela Sá da Costa, é uma utilíssima obra para quem pretenda abrir caminho no campo filosófico. A informação é cuidadosamente estruturada e a pedagogia impecável.

NO REGRESSO VINHAM TODOS
por cap. Vasco Lourenço e os seus homens
Trata-se de um relato de episódios de campanha vividos na Guiné pela Companhia n.º 2549 do comando do capitão Vasco Lourenço. Quando houver que fazer a história da guerra de África, este livro, sem pretenções literárias, dará uma boa achega para a construção desse outro edifício histórico-literário que urge construir. A casa editora é a Portugália.

PEDAGOGIA DO OPRIMIDO
por Paulo Freire
A editora Afrontamento fizera, no tempo do anterior regime, uma tentativa de publicação deste livro de Paulo Freire, pedagogo e escritor brasileiro que sempre esteve na primeira linha da luta contra a opressão do homem pelo homem. Não admira que não tivesse passado de tentativa... Há que ler e meditar este livro que nos surge precisamente quando a perplexidade política pode chegar a perturbar, através da contemplação das acesas lutas partidárias, a razão e a capacidade de discernimento do comum dos mortais.
É um dos livros mais actuais que aí andam!

HISTÓRIAS DO TEMPO DA OUTRA SENHORA
por José Viale Moutinho
Este livro, em edição de Latitude, é um testemunho terrífico em que o dramático atinge proporções espantosas. Que experiência, Deus meu! Até as palavras e as frases parecem participar da própria luta clandestina.

SONETOS DE CATIVO (poesia)
por David Mourão-Ferreira
Numa bela edição ilustrada por Noronha da Costa, a Arcádia fez distribuir, em número limitado, os sonetos completos de David Mourão-Ferreira. Através desta edição se pode constatar a evolução poética do autor desde as primeiras realizações até à poesia profunda que nos surgiu com a obra «Matura Idade».

Constraste – veículos de ontem e de hoje circularam nas ruas de Lisboa.

COCHES NO MUSEU DE MARINHA

Na manhã de 27 de Maio último, a caminho do trabalho, um funcionário do Museu de Marinha viu na rua dúzia e meia de coches, que o aluimento parcial do edifício tinha obrigado a abandonar a sua habitual clausura.

Com a consciência profissional de quem às coisas de museu dedicou a sua vida, e com a noção exacta da urgente necessidade de abrigar aquelas peças valiosas, este amigo teve logo a ideia de que o Pavilhão das Galeotas constituia a solução mais fácil, adequada e rápida para o problema.

Transmitida à direcção do Museu dos Coches, a ideia foi agarrada com o entusiasmo de quem vê surgir, como por encanto, a porta de saída para uma situação difícil. Bombeiros, pessoal civil e militar do Museu de Marinha e pessoal do Museu dos Coches meteram-se ao trabalho. A grande maioria dos coches, aproveitando a curta distância e o bom piso, vieram a rolar, trazidos à mão pelo pessoal. Espectáculo inédito e que dificilmente se repetirá – os coches a circular pelas ruas de Lisboa! Só os mais frágeis tiveram de ser transportados em plataformas.

Até depois da meia-noite, com a dedicação e o desembaraço que sempre caracterizaram o marujo e que o levam a enfrentar com o mesmo espírito de «vamos a isto» as operações mais variadas, os

Todos, carinhosamente, dão a sua ajuda, empurrando um dos coches para o Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha.

coches foram sendo alojados e dispostos na sua nova – e temporária – residência.
Hoje, o público que visita o Museu de Marinha pode ver, como suplemento valioso, grande parte da colecção de coches que fazem condigna companhia às galeotas. Uns e outros são património nacional, que temos de preservar, acarinhar e melhorar – para todos nós.

Silva Horta
Cap.-m.-g.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

2.º-ten. FZ RN Nélson Cardoso Ribeiro Peres com D. Maria de Fátima Batalha Sombreiro, em 10-5-75.
1.º-sarg. H José António da Conceição com D. Marieta Albano da Costa, em 17-5-75.
2.º-sarg. ACM José Manuel Falcão Barroso com D. Maria da Conceição Graça Rafael, em 25-5-75.
344/71/Mar. M Sebastião José Martins de Barros com D. Isaura Ramos Tomás, em 3-5-75.
2509/71/Mar. C João Domingos de Matos Pais com D. Maria do Espírito Santo Alves dos Santos, em 3-5-75.
384/73/Mar. CM Manuel Domingos Salvado Galo com D. Ana Velho Correia, em 4-5-75.
1230/73/1.º-gr. L Daniel Esteves Tomás com D. Marília da Silva Neves, em 17-5-75.
1640/73/1.º-gr. C Jaime Carqueijo Moreira com D. Maria da Luz Rodrigues do Amaral, em 3-5-75.
2130/73/1.º-gr. CM António Gonçalves Pereira com D. Maria da Conceição Pereira de Sousa, em 4-5-75.
2534/73/2.º-gr. L Jerónimo Francisco Ramalho com D. Maria do Céu Soares Riesemberger, em 3-5-75.
664/74/2.º-gr. S Fernando Jorge Faria Ricardo com D. Maria Adozinda de Carvalho da Silva Oliveira, em 3-5-75.

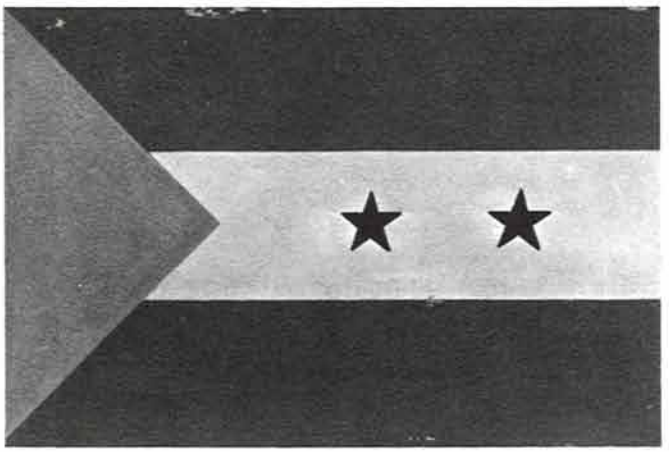
PASSAGENS À RESERVA

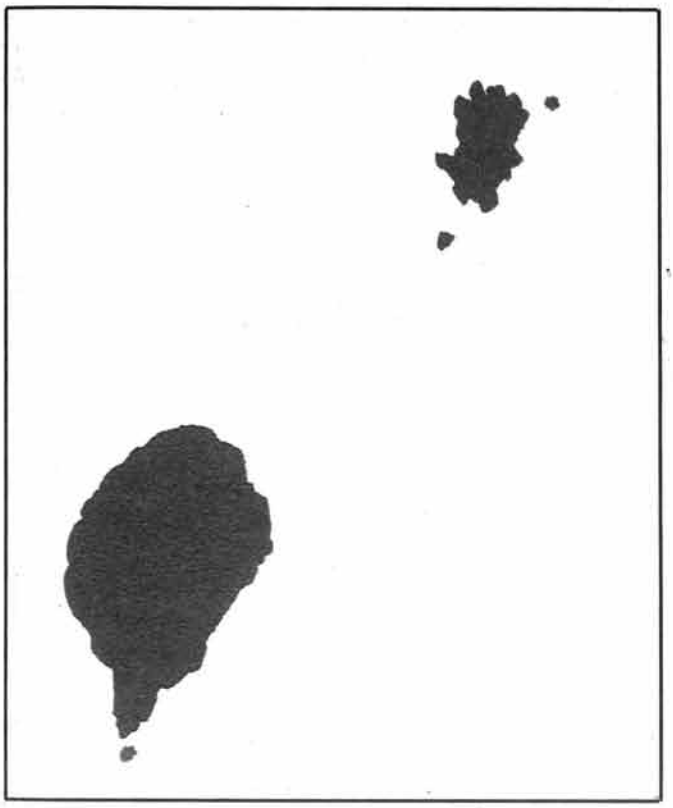
C.-alm. António Caires da Silva Braga, em 10-6-75.
Com. António da Rocha Calhorda, em 4-3-75.
Com. Eugénio Eduardo da Silva Gameiro, em 9-5-75.
Com. Ruy Ferreira Molarinho do Carmo, em 6-3-75.
Cap.-m.-g. Henrique Afonso da Silva Horta, em 25-3-75.
Cap.-m.-g. Luís Manuel Viana Patacho, em 18-4-75.
Cap.-m.-g. Abel da Costa Campos de Oliveira, em 18-4-75.
Cap.-m.-g. MN João Eduardo Coelho Ferraz de Abreu, em 12-2-75.
Cap.-frag. Manuel Carlos Sousa Oliveira Moreira do Amaral, em 16-2-75.
Cap.-frag. ECN Óscar Napoleão Felgueiras Matos, em 8-1-75.
Cap.-frag. EM José António de Paiva Guedes da Silva, em 21-3-75.
Cap.-frag. SG José Rodrigues Barata, em 18-4-75.
Cap.-ten. Gabriel Lobo Fialho, em 27-2-75.
2.º-ten. Manuel José Marques da Silva, em 3-2-75.
1.º-sarg. S Mário Evaristo de Oliveira Martins, em 26-5-75.
1.º-sarg. A Albano Ferreira Lucas, em 3-6-75.
1.º-sarg. C António Grilo da Conceição, em 4-6-75.
1.º-sarg. CM Manuel da Conceição Borba, em 6-6-75.
1.º-sarg. M António Matias Botelho, em 6-6-75.
1.º-sarg. T Mário Matos dos Anjos, em 6-6-75.
2.º-sarg. TF Joaquim Gonçalves Martinho, em 4-6-75.
752/Cabo M Fernando de Brito, em 26-5-75.
762/Cabo E César João Botelho de Matos, em 22-5-75.
872/Cabo A Torcato José Miquelino da Silva, em 17-6-75.
2707/Cabo CM Manuel Joaquim dos Reis, em 12-6-75.
2734/Cabo TFH Sebastião Teixeira de Barros, em 3-6-75.
2759/Cabo TFD António Gomes Fernandes de Melo, em 3-6-75.

FALECIMENTOS

Cap.-ten. Alberto Alvim Monteiro Serra, em 19-6-75.
Sarg.-aj. RA António Vieira, em 29-5-75.
1.º-sarg. CM RF José de Sousa, em 25-5-75.
2321/Cabo TFD RF Joaquim Bento Francisco, em 17-5-75.
António Marques Bilreiro, segundo-faroleiro do Q. P. C. M. M., em 21-6-75.

S. TOMÉ e PRÍNCIPE
Independente





Cumprindo o acordo estabelecido em Argel, em Novembro de 1974, entre o Governo Português e o Movimento de Libertação de S. Tomé e Príncipe, foi proclamada, em 12 de Julho de 1975, a independência desta antiga colónia portuguesa.
É um país pequeno pois conta apenas 1001 quilómetros quadrados, ou seja, aproximadamente a quinta parte da superfície do Algarve.
É constituído por duas ilhas – S. Tomé e Príncipe – e nove ilhéus – Rolas, Cabras, Santana, Pedras Tinhosas, Sete Pedras, Pedras da Galé, Bombons, Caroço e Mosteiros – dos quais apenas o primeiro é habitado.
A população é de cerca de 70 000 habitantes dos quais 17 400 vivem na capital, S. Tomé.
As riquezas principais são de natureza vegetal, destacando-se entre todas o café e o cacau.

*

A sua história é semelhante à de todas as antigas colónias de África, quer de Portugal quer de outros países, uma história toda feita de misérias e de luta por melhores condições de vida. Desde que os portugueses ali se estabeleceram, em 1485, o povo de S. Tomé sofreu os efeitos do colonialismo, nunca se conformando e procurando sempre conquistar a sua independência.

*

Agora, o destino de S. Tomé e Príncipe está nas mãos do seu povo e a história será feita por ele. Saudamos fraternalmente a nova Nação, que será a sexta de língua portuguesa e ficará sempre ligada a nós pelos laços da história e pelos do coração, que são os mais fortes.

*

Para nós, marinheiros, S. Tomé e Príncipe ficará na recordação como o paraíso verde do Golfo da Guiné, escala de abastecimento e descanso nas nossas viagens a Angola e Moçambique.
Reproduzo o que escrevi a seu respeito da primeira vez que ali passei num navio da Armada: «No passeio que fizemos fora da cidade foi-me dado apreciar a fertilidade assombrosa desta terra. Nunca o termo luxuriante terá sido tão propriamente empregado como a respeito da sua vegetação. É um verdadeiro tufo de verdura, tão verde, tão verde que chega a cansar...»

*

A propósito, costuma contar-se esta história: «Um dia, dois amigos naturais do país, encontraram-se

no campo e ficaram um bocado a conversar. Um deles trazia uma bengala que, distraído, espetou no chão. Quando a conversa terminou e ele quis arrancar a bengala não o conseguiu porque ela tinha criado raízes...»

Que S. Tomé e Príncipe crie também fortes raízes de modo que possa dar bons frutos às suas gentes, são os votos sinceros da Armada Portuguesa pela voz da sua Revista.

M. do Vale
Com.

Saibam Todos

Que a lista contendo a ordem de classificação dos sócios dos SSFA inscritos no concurso n.º 3/74/RE/O, para atribuição de casas de renda económica, vagas e a vagar durante o período de 11 Fev. 75 a 11 Fev. 76 se encontra patente na Direcção do Serviço de Pessoal – 5.ª Repartição (Bem-Estar), podendo ser consultada por quem o desejar.

Que encontrando-se já em funcionamento a Messe de Cascais poderão utilizar o respectivo serviço de restaurante e bar:

a) Os oficiais, sargentos e praças da Armada;
b) Qualquer pessoa de família e os convidados dos oficiais, sargentos e praças da Armada;
c) Os oficiais do activo do Exército e da Força Aérea e os seus familiares.

Que o horário de funcionamento da Messe é o seguinte:

a) Serviço de restaurante:
Almoço – Das 13.00 às 15.00 horas;
Jantar – Das 19.30 às 21.30 horas;
b) Serviço de bar:
Das 11.00 às 24.00 horas.

Que para regular o funcionamento do serviço de restaurante da Messe:

a) Não haverá marcações de mesa;
b) A sala encerrará meia-hora antes do final das refeições.

Que tendo em atenção a profilaxia da cólera, os alimentos consumidos crus (frutos, legumes) devem ser previamente desinfectados.

Que no que respeita a organismos da Armada e para esse efeito, a Farmácia do Hospital da Marinha fornece, mediante requisição, o desinfectante que deverá ser utilizado conforme as instruções constantes da embalagem.

Que conforme avisos já publicados, os beneficiários da Assistência na Doença aos Militares da Armada (ADMA), mediante apresentação do seu cartão de identificação nas farmácias civis e militares do Continente e Ilhas Adjacentes, usufruirão automaticamente das comparticipações legais.

Que deste modo as comparticipações na aquisição de medicamentos deixaram de ser efectuadas através da 5.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal – Bem-Estar – e dos seus Órgãos Auxiliares de Execução» a partir do dia 25 de Junho.

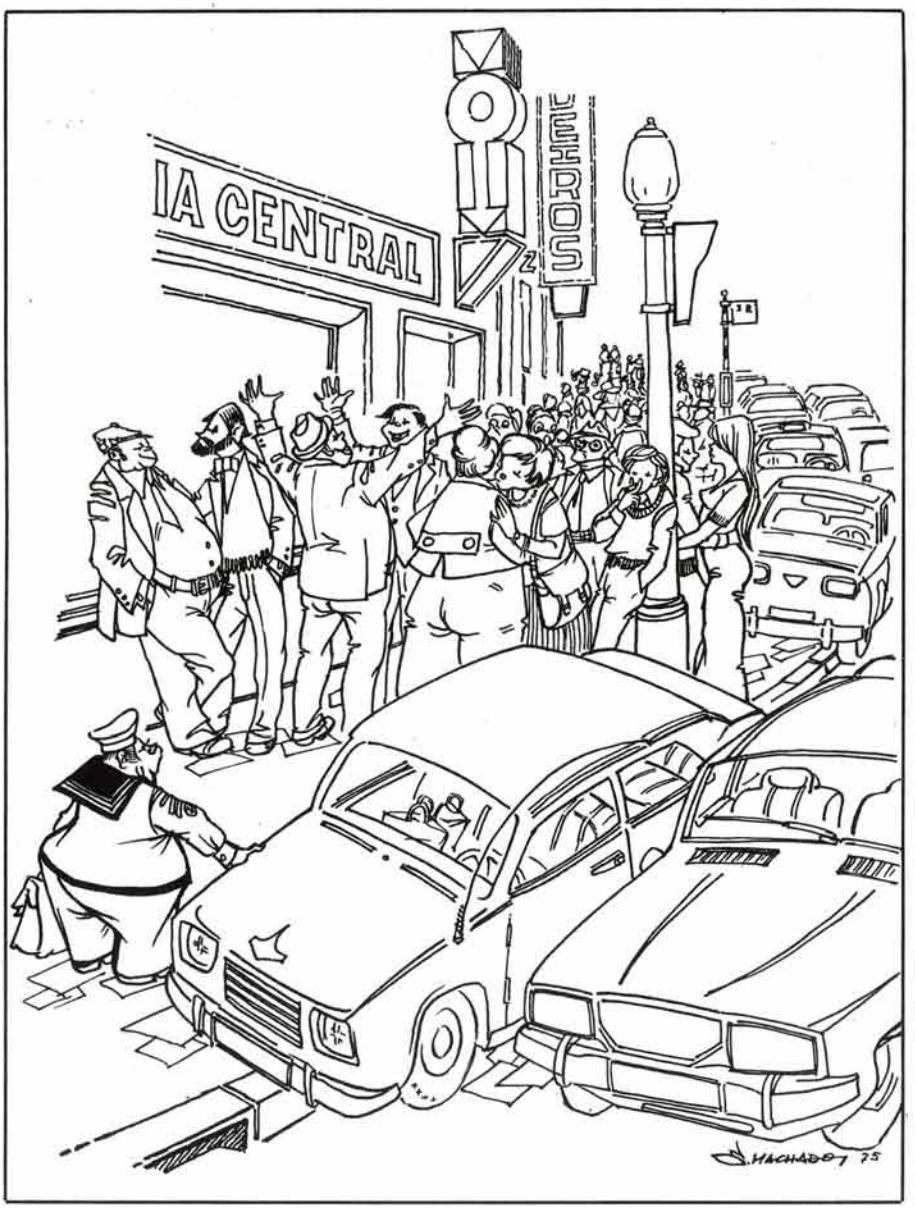
Que devem os militares dos Quadros Permanentes (Activo, Reserva e Reforma) e seus agregados familiares que ainda não possuam o novo cartão de identificação da ADMA, providenciar no sentido da sua obtenção com urgência.

Que na Quinta da Chaminé, em Montemor-o-Novo, irá funcionar uma colónia de férias destinada a crianças de ambos os sexos de idade compreendida entre os 6 e os 8 anos.

Que foram reservados vinte lugares do 1.º turno (1 a 15 de Agosto) e outros 20 no 2.º (16 a 31 de Agosto) para crianças filhas de militares dos QP ou dos QC dos três ramos das Forças Armadas (oficiais, sargentos e praças).

Que os militares interessados em que os seus filhos frequentem esta colónia de férias, deverão solicitar, por bilhete postal, o respectivo boletim de inscrição à 3.ª Repartição dos Serviços Sociais das Forças Armadas, Rua Pedro Nunes, 8 – Lisboa-1.

CARTA DO «PEZINHOS», CABO M



«Quem me vê, pesadão e barrigudo, dificilmente imaginará como eu era em novo. Se não fossem os pés grandes, podia mesmo dizer-se que eu era um perfeito rapaz! Fardado de azul, que é muito mais fino que o branco, bem engraxado e penteado, era uma autêntica brasa! Não deixava mal a «Briosa»...

«Mas, não foi para me elogiar a mim próprio que escrevi esta carta. A razão é, mais uma vez, protestar. Protestar contra o granel do trânsito nesta grande cidade de Lisboa, que é, sem dúvida, de todas as grandes cidades do mundo, aquela onde reina a maior confusão nesse capítulo. Nalguma coisa havíamos de ter a primazia...

Ora eu, além de ter sido um rapaz perfeito, era também um grande desportista. Praticava várias modalidades, mas o meu forte era, sem dúvida, o futebol. Estou a ver-me num desafio em Macau, jogando pela equipa do «Zarco». Foi um grande jogo! Eu sozinho, enchia o campo. Um gigante! Em Timor, em Aden, em Darwin, em Hong-Kong... o nome do Pezinhos ficou célebre, nos anais da bola.

«Agora, porém, a respeito de desportos, só jogos de vaza, como a bisca lambida ou a sueca, ou andar a pé como me recomendou o médico. Andar muito, andar o máximo que puder, sem contudo me cansar. E assim, para juntar o útil ao agradável, não gastando dinheiro em transportes, venho e vou para casa sempre a «butes». Devagar, vendo as montras e vendo as pequenas que passam, jeito que me ficou «de antigamente», lá vou fazendo por manter a «linha»...

«E a somar a todas estas vantagens, andar a pé dá-me ainda outra, que é poder observar bem o que por aí vai em matéria de trânsito. Contado nem se acredita, só visto!

«Há ruas com passeios estreitos onde é difícil circular porque as pessoas não sabem andar. Quantas vezes vou atrás de um homem ou de uma mulher, quero ultrapassar e não consigo. E não é porque sejam gordos, como eu, e não caibamos os dois. Não, o que sucede é que, quando eu «guino para um bordo» para passar, a pessoa «guina» também e eu tenho que reduzir a velocidade para não «abalroar de proa». Depois, «guino para o outro bordo» e... a pessoa «guina» também. É o passas!

«Há gente que pára nos passeios a conversar, sem ligar nenhuma aos que querem circular. Às vezes são famílias inteiras, outras vezes são pessoas que se não vêem há muito e desatam aos abraços...

Não deixam uma nesga! Para aumentar a confusão, há ainda a praga dos cauteleiros, pedintes, ceguinhos, vendedores ambulantes... Dá-me que pensar porque tenho estado em cidades – como Londres – onde anda na rua muito mais gente que cá, e não há atropelos nem encontrões. Porque será?

«Esta é uma das dificuldades que eu sinto para cumprir a «receita» de andar a pé. Mas há mais. Noutras ruas – a Avenida da Liberdade é um exemplo típico – há passeios largos, mas estão pejados de automóveis. Afinal como é? Os passeios foram feitos para as pessoas ou para os carros? Não dá jeito nenhum, aos passeantes à força, como eu, «navegar» em zig-zag por entre tantos carros. Então não é proibido estacionar ali viaturas seja de que natureza for? Se não é, arranquem os sinais respectivos que não servem para nada, mas se é, corram com elas. Não há onde estacionar? Quero lá saber disso! Venham para o trabalho de metro, de autocarro ou a pé como eu, e vão ver que já há espaço para tudo. Assim é que não pode continuar.

«E agora, só mais uma coisa para terminar com as minhas rabugices. Talvez seja deturpação profissional mas, a verdade é que isto de luzes verdes e vermelhas para mim é sagrado. No mar, não ligar importância aos faróis, também verdes e vermelhos, dos navios que cruzam connosco, pode significar um abalroamento com consequências imprevisíveis que chegam ao afundamento dos navios. Em terra não é assim... O facto do sinal estar verde ou vermelho nada quer dizer, e as pessoas atravessam na mesma. Ainda por cima, e é isso que mais me irrita, é que eu, que só atravesso quando está verde mesmo que não venha carro nenhum, faço figura de parvo! Aqui há dias, uns guedelhudos que me viram especado no passeio à espera do verde, começaram a rir e disseram que eu era saloio... Saloio, eu, que conheço os 5 continentes e naveguei nos 7 mares! Grandes asnos!...

«Não sou homem de violências, como sabem, mas estou convencido que isto só acaba quando os automobilistas começarem a atropelar neles. Então, será a minha vez de rir também...»

QUATRO ANOS

Outono. Outubro de setenta.
Saí da minha terra, tão triste,
quando o Outono caía,
com o seu manto arrefecido,
sobre o casario pobre.
Fui só.
Mas pouco tempo volvido,
amizades já se fazem,
na tristeza da caserna
sob o tecto que nos cobre.

Recruta, exercícios, formaturas.
Vozes graves, desvarios, impos-
(turas.
Amigos; inimigos, gente ruim;
algazarra infernal sem ter fim.
O tempo vai passando;
com passo de lesma,... mas an-
(dando.
Veio a carreira de tiro
com o triste crepitar de pistolas
(e G3:
quando chegou a minha vez
não sentia a cabeça;
os ouvidos a estoirar.

Juramento de bandeira:
música, enfeites e flores.
Rostos alegres encobrindo tantas
(dores;
mas três meses de tormento
tinha vida derradeira!

Setenta e um.
ITE, cursos exames,
vanglória, alegrias e vexames.
Notas boas!
Notas más.
Tudo enfim, mata o tempo,
que cada vez é menos tempo,
pelo tempo que é passado.
Mais amigos, conhecidos doutros
(lados;
mais conversas banais
com cheiro a maresia:
Contudo contentes, tristes ou que
(mais,
procuramos viver pelo melhor
o penoso penar do dia-a-dia.

Dois anos num navio, muito tempo!
Horas alegres, felizes,
também tristes.
Mais amigos, conhecidos, mais
(raízes.
Navegando, conhecendo ou em
(terra,
cantando, rindo ou mesmo gemen-
(do,
num brincalhão conceito tinha a
(guerra.
Quanta saudade me dá daquele
(tempo,
com fados, guitarradas e cerveja:
O «Bolacha»; o «Malandro»; o
(Gaspar;
o Lopes, com todo seu ar jingão;
o Álvaro que «sabia» violão!
O Pereira, um barril, salvo seja,
o Gil das anedotas sem par!

Depois foi a Força, novo rumo:
Uma vida mais fechada em meu
(redor;
um trabalho diferente, mas melhor,
nova gente, muito fruto, pouco
(sumo!
25 de Abril, quanta angústia!
Notícias, boatos e histórias;
intervenções, Pides e prisões;
abraços, sorrisos e vitórias!
Mais além, férias e praias,
as últimas que na «guerra» ia ter:
Encontrei na minha terra uma mu-
(lher,
numa tarde quente de Agosto.
Olhei-a!
E neste olhar,
pareceu-me ver em seu rosto
aquilo que há tanto procurava.
Mas agora, volvidos que são al-
(guns meses,
apenas sei como ela se chamava.

Setenta e quatro. Novembro.

Tudo pronto para a abalada final.
Pensei: era um dia mais, banal,
embarcar e partir p'ra minha terra.
Enganei-me!
Ao olhar a Força uma vez mais;
ao passar na Base um frenesim,
sentia que deixava no Dragrande
um bom pedaço de mim!
Olhei a cidade a última vez,

e encontrei-me reflectido no Tejo.
Depois, quando quase em lágri-
(mas,
num avião da TAP me sentei,
olhei, uma vez mais, e lá do alto
despedi-me disto tudo com um
(beijo.

Novembro 74.

Agostinho Fardilha
Ex-mar. L

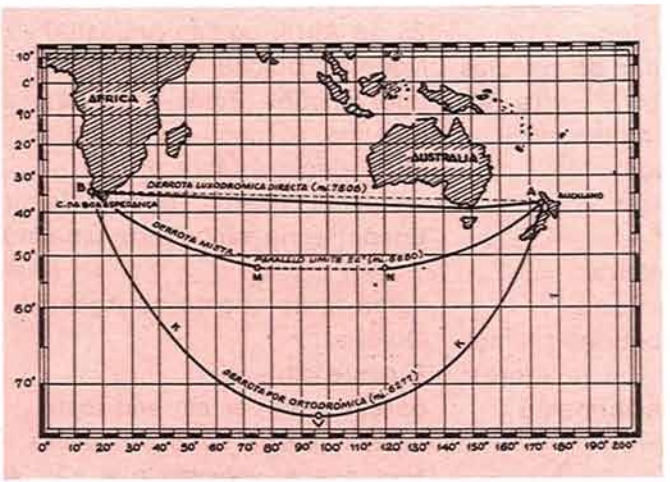
Terminologia Naval

DEPUTADO PELA PROA – Em gíria de bordo, elemento de qualquer patente que procura captar as simpatias da marinhagem por processos menos próprios.

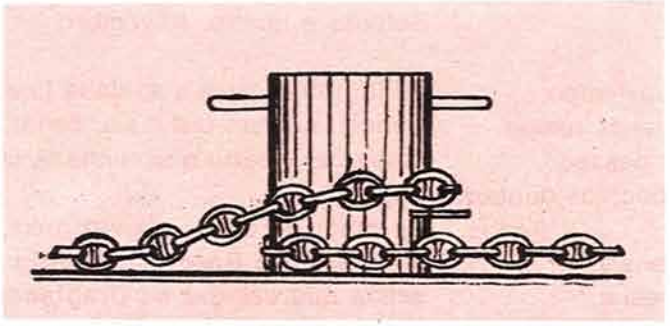
DERELITO – Carga ou artigo do navio abandonado pelo respectivo proprietário, incluindo o próprio navio.

DERIVA – Sinónimo de abatimento, é o afastamento do rumo traçado, por força dos elementos – vento, corrente ou mar.

DERROTA – Caminho seguido numa viagem por mar.



DESABITAR – Retirar a amarra da abita, desfazendo as voltas de capelo dadas em torno dela.



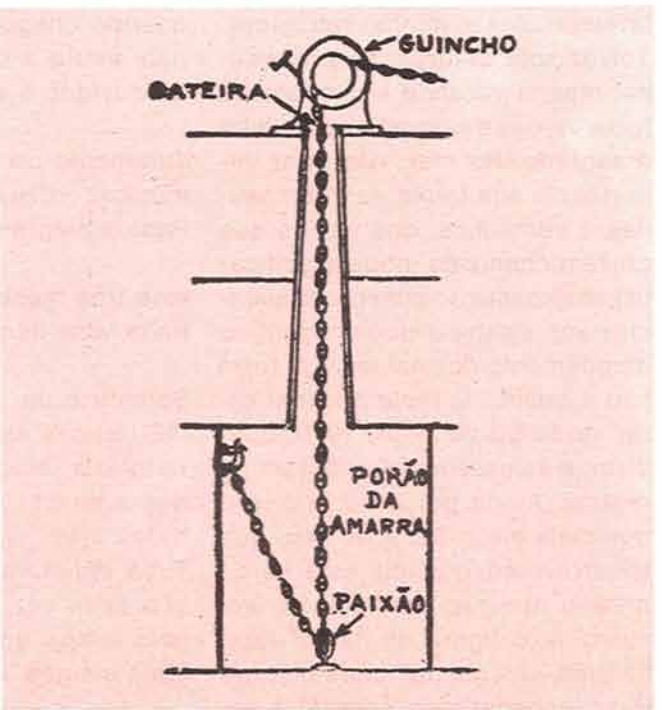
DESAMARINHEIRAR – Tirar o que serve para navegação do navio.

DESAMUADOR – Instrumento de calafate e carpinteiro, hoje chamado punção de vergueiro ou punção de forja, espécie de martelo utilizado para sacar cavilhas, abrir orifícios e tirar cavilhões de manilhas.

DESARVORAR – Partirem-se ou caírem os mastros ou mastaréus do navio por efeito do temporal, combate ou violência do mar.

DESBOLINAR – Desfazer as torções – cocas – de um cabo.

DESBRAGAR – Soltar-se o chicote da amarra, da braga, manilha do porão da amarra onde aquele chicote prende.



S. Elpídio
Cap.-frag. AN

Ecos do passado...

No Mar das Caraíbas

Desde muito novo, tenho o hábito de anotar em cadernos os factos que mais me impressionaram.

Esta explicação dá resposta a todos aqueles que me apontam uma memória invulgar, com possibilidades de reter, até aos mais ínfimos pormenores, episódios passados há muitos anos e que eles, também intervenientes, já esqueceram completamente.

O que hoje vou contar aos leitores da «Revista da Armada» foi vivido em plena Grande Guerra (1939/45) a bordo do petroleiro «Sam Brás», no Mar das Caraíbas.

Se algum dia se escrevesse a história do que foram as viagens do «Sam Brás» para aquelas paragens, saber-se-ia do que é capaz a inventiva, a tradicional adaptabilidade às circunstâncias e o desembaraço dos nossos marinheiros.

Ao falar no «Sam Brás», não se pode separá-lo do seu primeiro imediato e depois comandante, oficial com longa tradição na Armada, pelos seus ditos de espírito.

A missão a que fora destinado o navio prestava-se a que ele pusesse em acção toda a sua capacidade improvisadora e actividade profissional. Segundo os entendidos, era grande marinheiro, mas não ligava muito à navegação.

A viagem era longa – 7 mil milhas de Lisboa à Venezuela e volta – e demorava em média 40 dias. O rumo era dado todas as manhãs de Lisboa, segundo indicações da Embaixada dos E. U. A., a fim de não cruzar com os comboios que navegavam naquelas paragens com rumo à Europa. Assim, o percurso ainda se tornava mais extenso.

Todavia, apesar dessa precaução, era frequente avistarem-se longos comboios, que se deslocavam em sentido contrário ao nosso.

Os ataques dos submarinos alemães surgiam a qualquer momento, o que os obrigava a navegar com maiores precauções.

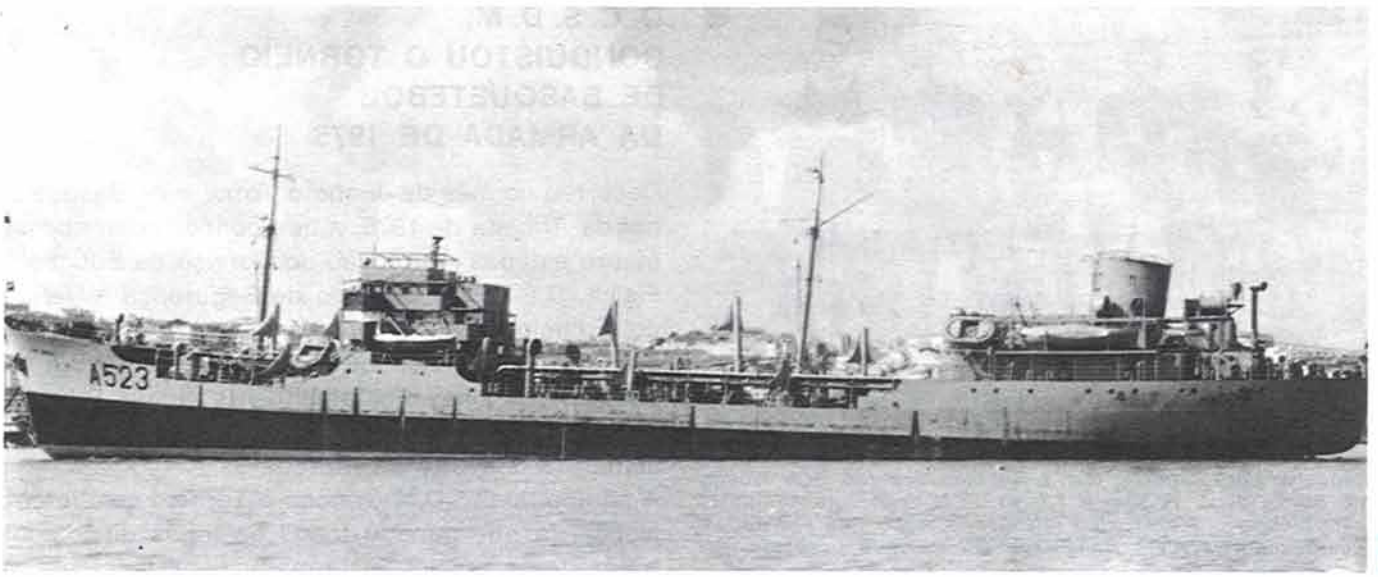
Ora, numa das viagens, depois de entrarmos no Mar das Caraíbas, pelo canal entre as ilhas Dominica e Martinica, ao pôr do sol, navegámos toda a noite e o dia seguinte sem qualquer encontro, a não ser dos aviões de busca e salvamento.

Já próximo de Curaçau, porto de destino desta viagem, cerca da meia-noite, avistou-se ao longe um comboio, que estava a ser atacado por submarinos alemães. O «Sam Brás» seguia iluminado, com rumo ao comboio. Deste destacou-se uma corveta, que se aproximou e, por sinais, ordenou mudança de rumo. O comandante assim fez. Todavia, cerca de uma hora depois, porque o «eixo» do comboio se deslocasse constantemente, estávamos de novo à vista. Novas instruções, nova mudança de rumo e a bordo tudo a postos para o que pudesse acontecer. Ao amanhecer, avistou-se terra por bombordo, a cerca de 12 milhas.

E aqui começa propriamente o episódio que me propuz recordar.

Era oficial de pilotagem um segundo-tenente saído havia pouco da Escola Naval, mas muito aplicado e criterioso nas suas funções. Suponho que o ajudava o camarada encarregado das comunicações, mais para o ter livre rapidamente para o joguinho do xadrez – que ambos praticavam com grande entusiasmo – do que por necessidades de carácter técnico. A verdade é que se entendiam lindamente.

O encarregado da pilotagem era, por feitio e tempera-



mento, brincalhão e risonho, ao contrário do seu camarada que era pouco comunicativo, o que aos olhos de muitos, menos atentos, poderia parecer arrogância. Esse facto não passava despercebido ao comandante, também, aparentemente bastante autoritário. Parece-me que o único departamento onde não se imiscuía era o das comunicações – não falando no Serviço de Saúde, que era considerado autónomo e altamente técnico. Eis as razões, quanto a mim, nas quais assentou a atitude das três figuras centrais deste episódio, que venho narrando.

Ao romper do dia, como disse, avistou-se terra. O comandante entendeu que era Curaçau, mas o oficial de pilotagem, depois de porfiada observação, concluiu que não podia ser. É que a mudança frequente de rumo durante a noite desnortearia qualquer navegador. E assim começou uma disputa, que saiu da ponte de comando para todo o navio. Não faltava quem dissesse que era, de facto, Curaçau, enquanto a maioria afirmava o contrário. É claro que se abstinham de comentários os da «primeira viagem» para aquela região...

Mas havia a bordo três homens que não cediam: o comandante, por um lado, o oficial de pilotagem e o seu camarada das comunicações, por outro.

O segundo não se cansava de chamar a atenção do comandante e a certa altura afirmou:

– «Senhor comandante: olhe que vamos num rumo errado e isto é só perder tempo.»

O comandante olhou-o furioso e lançou-lhe em rosto aquilo que nos anos de guerra ele considerava o pior insulto:

– «Não diga asneiras, seu germanófilo!»

E aqui cabe uma explicação.

O comandante era um aliadófilo convicto. Ai daquele que tentasse defender a causa do nazismo. Ficava marcado para sempre. E no seu ideário arreigou-se a certeza de que quem não fosse pelos aliados, era contra eles. Não aceitava neutrais. Daí, nos momentos em que lhe faltava outros argumentos válidos, satisfazer a sua necessidade de réplica com o apodo de germanófilo. Quantas vezes o oficial de pilotagem – que se calhar era tão aliadófilo como ele – recebeu esse labéu.

O oficial não respondeu, e ficou a aguardar os acontecimentos.

O navio contornou a ilha e deparou com uma longa restinga de areia, para além da qual se divisava uma ampla baía e, lá ao longe, pequena povoação...

Nesta altura já não restavam dúvidas a ninguém de que aquela não era a ilha de Curaçau. Mas o comandante não cedia com facilidade! Continuámos a navegar, dobrámos a restinga e penetrámos na baía.

Não sendo Curaçau nem Aruba, só podia ser Bonaire – e era mesmo – mas o comandante só se deu por vencido – pois convencido estava há muito – quando o navio pairou a cerca de uma milha de terra para longa observação.

Sem se perturbar, antes de dar ordem de «avante» para a casa das máquinas, voltou-se para o oficial de pilotagem e disse:

– «Ouça, homem: eu tinha-lhe dito que íamos para Curaçau e não para aqui...»

Fraga Júnior
1.º-sarg. H

Desporto

A equipa do C.S.D.M., vencedora do Torneio. No 1.º plano, da esquerda para a direita: Mar. L Andrade, cap.-ten. ECN Ribeiro da Silva, 1.º-gr. E Silva e 1.º-ten. ECN Couto; no 2.º plano, pela mesma ordem: 1.º-ten. AN Guerra, cabo FZE Fernandes, guarda-marinha Alves Dinis, asp. RN Caldeira e subten. RN Figueiredo.

O C. S. D. M. CONQUISTOU O TORNEIO DE BASQUETEBOL DA ARMADA DE 1975

Decorreu no mês de Junho o Torneio de Basquetebol da Armada de 1975, a que concorreram apenas quatro equipas – Direcção do Serviço de Educação Física (D.S.E.F.), Comando de Segurança e Defesa do Edifício do Ministério da Marinha (C.S.D.M.), Direcção do Serviço de Abastecimento (D.S.A.) e Estação Radionaval «Comandante Nunes Ribeiro» (E.R.N.N.R.) –, o que veio a demonstrar o marasmo actual do desporto na Armada.

A equipa do C.S.D.M. venceu o Torneio com inteira justiça, já que ganhou todos os jogos disputados e porque se revelou a de maior nível técnico.

A turma da Direcção do Serviço de Educação Física que obteve o 2.º lugar.

A equipa 3.ª classificada do Torneio – Direcção do Serviço de Abastecimento.

O grupo da Estação Radionaval «Comandante Nunes Ribeiro», 4.ª classificada do Torneio.

Classificação final:

	V	D	P
1.º – C.S.D.M.	6	0	18
2.º – D.S.E.F.	3	3	9
3.º – D.S.A.	3	3	9
4.º – E.R.N.N.R.	0	6	0

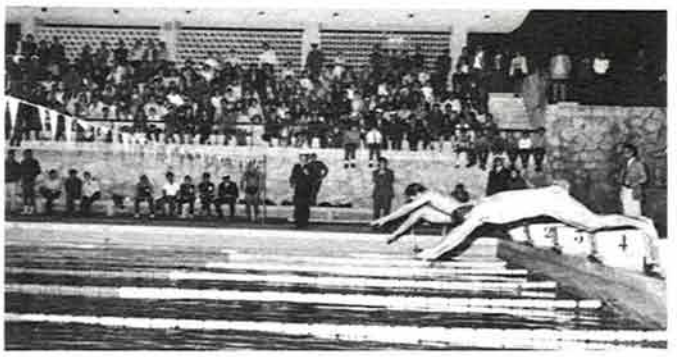
M. Horta
Sarg.-aj. L

AO ENCONTRO DE NOVAS FORMAS DE EDUCAÇÃO FÍSICA E DO DESPORTO NA ARMADA

No dia 18 de Junho, os técnicos em serviço na Direcção do Serviço de Educação Física tiveram uma reunião de trabalho no sentido de se encontrarem novas formas de dinamização da educação física e do desporto na Armada, na qual acordaram no seguinte:

1 – Que deve ser todo o pessoal da Armada a definir como entende a posição do desporto.
2 – Que deve existir uma estreita colaboração entre o pessoal das diferentes unidades e a Direcção do Serviço de Educação Física através nomeadamente dos serviços de Educação Física e das comissões de Bem-Estar.
3 – Que para a fase de arranque a forma mais eficaz serão as comissões de Bem-Estar e os serviços de Educação Física fazerem chegar à Direcção do Serviço de Educação Física as sugestões sobre o Desporto que querem, como o querem e quais as necessidades imediatas.

CAMPANHA DE ALFABETIZAÇÃO AQUÁTICA NAS PISCINAS DO ALFEITE



Coincidindo com a entrada em funcionamento da nova piscina aquecida, vai a Direcção do Serviço de Educação Física em colaboração com as várias unidades promover uma campanha especialmente dedicada a todos os que não sabem nadar.

Dada a conveniência de toda a gente saber nadar, dado que a natação é um dos desportos mais saudáveis e dado ainda tratar-se de uma modalidade aliciante, espera-se que as pessoas colaborem com entusiasmo nesta iniciativa que nos parece de grande alcance especialmente na Armada.

Conversa entre Marinheiros...

da «NAU de PEDRA»

Texto do com. M. do Vale
Fotos do 2.º-sarg. CM R. Magalhães

Conforme tínhamos dito no último número, há muito que ver no convés da Nau e por isso continuamos a visita por ali.

Chamo-me Francisco António Guinhenhas, mais conhecido pelo «Peniche». Sou subchefe do Corpo de Polícia dos Estabelecimentos de Marinha. Esta Polícia tem cerca de 80 elementos, incluindo os graduados e 20 condutores de viaturas distribuídas a oficiais. É muito pouco para guarnecer todos os postos (6 no Alfeite e 7 na margem Norte) e fazer o policiamento geral. Temos a ver com a identificação de quem entra e sai, com o trânsito de viaturas e material, etc. Está previsto o aumento do quadro, até porque temos de ser nós a fazer a polícia no Arsenal do Alfeite, no Hospital da Marinha, no Instituto Hidrográfico, etc.

«Claro que fui marujo e tenho muita honra nisso. Assentei praça, como voluntário, em 1944, fazendo a recruta em Vila Franca e a especialização em artilharia na Escola do Alfeite.

«Servi a Armada durante 16 anos, dos quais 14 embarcado. Conheci meio mundo e gostava daquela vida de «judeu errante» mas, a minha vinda para a Polícia equivaleu a uma promoção a 2.º-sargento...

– Disseram-me que você colecciona conchas marinhas...

– É verdade. Aliás, a ideia não foi minha mas sim de minha mulher, Maria de Jesus Martinho Guinhenhas, que se entusiasmou pelo assunto depois de termos visto uma exposição de colecções particulares na Feira das Indústrias, há uns oito anos.

«No dia seguinte ao dessa visita, quando cheguei a casa depois do serviço, encontrei expostas num móvel da sala uma meia dúzia de conchas que havia lá em casa pelas gavetas. Assim começou uma colecção que vai agora em mais de mil e quinhentos exemplares.

«Eu e minha mulher formamos uma equipa que se serve de todos os recursos para arranjar conchas, apanhando-as nas praias ou pedindo-as às pessoas amigas. É justo destacar a ajuda que nos tem sido dada pelo pessoal dos navios de guerra que nos tem trazido exemplares de muitas partes do mundo, em especial das nossas antigas colónias. Pode-se dizer que é a eles que devemos a nossa grande colecção.

«Para a arranjar e preparar é preciso muito trabalho e muita paciência. Há exemplares que vêm cobertos de limo, calcário, lodo, etc., e têm de ser limpos e restituídos à sua forma e cor primitivas com muito carinho para não se inutilizarem. Este trabalho é feito só por mim usando principalmente uma navalha e ácido muriático.

«Para se avaliar bem o que isto é, basta dizer-lhe que ainda há dias estive desde as 10.00 da noite até às 06.00 da manhã só para limpar um búzio!

– Realmente é preciso muita carolice...

– Já agora, deixe-me aproveitar esta oportunidade para pedir a quem tenha conchas disponíveis que mas ofereça. Também gostaria de entrar em contacto com outros «maduros» coleccionadores, como nós. Moro no Feijó, na Rua do Clube Recreativo do Feijó, 8, r/c Dt.º, uma casa ao dispor dos interessados... em conchas.

Este conheço eu há muito tempo. Encontrei-o à deriva no convés da Nau e trouxe-o até ao meu gabinete para conversarmos um bocado.

Chama-se Eugénio Carlos Gravata e é 1.º-sargento artilheiro. Conheci-o no aviso de 2.ª classe «Pedro Nunes» em 1946. Depois, esteve comigo na Repartição de Justiça em 53/54, a seguir no contratorpedeiro «Tejo» em 54/55 e finalmente no patrulha «Príncipe» em 56/57. Temos pois muitas recordações em comum e conversa para muito tempo.

– Do «Pedro Nunes» pouco me lembro, mas das outras situações gostaria de recordar alguns episódios.

«A Repartição de Justiça funcionava dentro de um imundo gabinete do último andar da «Nau de Pedra». Trabalhávamos todos na mesma e única sala, o chefe numa secretária nova, o adjunto, um 2.º-tenente SG, numa secretária velha e os dois dactilógrafos, eu e o Eleutério, numa grande mesa. O chefe tinha uma cadeira rotativa com almofada de espuma de borracha, o adjunto uma cadeira de braços com uma almofada azul com o emblema de «Os Belenenses» bordado, e os dois «escribas», cada um uma cadeira vulgar de... «suma-pau».

«Havia uma janela que dava para um saguão e que nunca se abria. Por ela espreitávamos as empregadas dos CTT que trabalhavam numa repartição em frente.

«Como todos éramos fumadores, até ardiam os olhos dentro da Repartição e o cheiro a tabaco já se sentia no corredor de acesso.

«Além das secretárias e cadeiras, havia um grande armário para arquivo dos processos, que devia ter mais de um século.

«Quando o chefe tinha de tratar de qualquer assunto confidencial com alguém, virava-se para nós e dizia delicadamente «que fossemos dar uma volta»...

«Sobre o «Tejo», muito haveria que contar! Manobras debaixo de mau tempo, noites perdidas, idas a Londonderry (recordo que uma vez, atracados, fomos visitados por um grupo de gentis irlandesas precisamente quando estava para sair o jantar – bifes com batatas fritas e ovos estrelados e melão para sobremesa. Com a tradicional hospitalidade portuguesa perguntámos se eram servidas... Comeram as batatas, comeram os ovos, comeram os melões e só não comeram os bifes por serem rijos como um «chavelho»!), uma viagem a Londres integrados na escólta do Presidente da República à Rainha Isabel (no regresso apanhámos um grande temporal na Mancha e tivemos que arribar a França), etc., etc.

«No «Príncipe»... bem, quem fala em patrulhas, fala em Açores, fala em mau tempo, fala em canseiras e trabalhos.

«De uma vez íamos a caminho dos Açores e, na eminência de enorme tempestade, fugimos para o Funchal, já com ela em cima de nós. Estivemos 48 horas sem dormir, com 57 espias passadas ao cais, além de 2 valentes «springs» que nos foram emprestados pela Junta Autónoma dos Portos. Vi jeito de lá ficarmos. O costado, do lado do cais ficou cheio de mossas e sem sombra de tinta...

«Eu e mais um cabo detector, o Vieira, saltámos a custo para terra a fim de emendarmos espias que tinham rebentado e ficámos lá 12 horas porque não conseguíamos entrar no navio!

– Como veio você para a Marinha?

– Vim porque, aos dez anos, já andava a trabalhar como ajudante de pedreiro para ajudar a sustentar minha mãe. Como não gostava daquela vida, experimentei ser aprendiz de serralheiro de automóveis mas... com 16 anos de idade e o bichinho do mar e da farda dentro do corpo, assentei praça na Escola de Alunos Marinheiros, como voluntário, em 1939.

«A vida de aluno marinheiro nesse tempo, era muito dura. Não se podia fumar, não se podia ter dinheiro, não se podiam ter cartas nem selos e ganhava-se apenas 30$00 por mês, que não nos eram entregues por se destinarem metade a despesas da cantina e metade a... vidros partidos. Durante três meses não tínhamos direito a licenças, não podíamos receber visitas e para ir ao cinema a Vila Franca, fazíamo-lo debaixo de forma. Para ir ao Hospital a tratamento éramos acompanhados por um instrutor. Ao fim de três meses tínhamos direito a uma licença, ao domingo, das 10.00 horas da manhã até às 07.00 da tarde mas, se na Estação do Rossio não estivesse algum familiar para nos receber voltávamos para a Escola.

«Na instrução de remos metíamos a baleeira às costas na Escola até à ponte-cais e no fim da instrução fazíamos o percurso contrário... já com o peso a mais da baleeira molhada.

«E foi assim que se fez o marinheiro Gravata e mais os 90 do mesmo curso.

– Se você soubesse que era assim, não teria sido voluntário com certeza...

– Está enganado, com 53 anos de idade e 36 de serviço, se o tempo andasse para trás e eu voltasse aos meus 16 anos, vinha para a Marinha outra vez! Ser marujo tem que se lhe diga... Ora veja a beleza destes versos feitos por um «filho da minha escola»:

Mais leme a bombordo
Que vamos orçar.
A meio, a estibordo,
Que vamos virar.
Gaivotas voando,
Pairando no ar,
São moças cantando
O vira do mar.

– E por andou você, além das situações que já mencionámos?

– Como todo o marujo que se preza, bati cabeça por esses mares na «Sagres», no «B. Dias», na «Capelo», no «Zarco», no «P1», na «Nuno Tristão». Raspei toneladas de ferrugem, pintei quilómetros de chapa, fiz meses de leme, puz a luzir dezenas de peças de artilharia e milhares de armas portáteis, lavei milhões de copos, pratos e garfos, «alombei» com projécteis e cartuchos... «Dentro de dias vou para a Reserva. Como vê, levo o «papo cheio».

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Praticamente sem ter sido anunciada foi posta em circulação, no passado dia 2 de Junho, uma série de dois valores – 2$00 e 20$00 – comemorativa da abertura da Assembleia Constituinte, que nesse dia iniciou os seus trabalhos. O motivo comum aos dois selos é uma panorâmica exterior do Palácio de S. Bento. Filatelicamente os selos não têm concepção artística ou qualquer outro elemento que os recomende, pelo que consideramos menos feliz este trabalho que julgamos ser obra dos Serviços Artísticos dos CTT. O assunto, a filatelia e os coleccionadores merecem, sem dúvida, que séries como esta não venham a público!

GRANDES ACONTECIMENTOS FILATÉLICOS

Estão programadas para os dois próximos anos duas importantes exposições filatélicas de carácter internacional, a realizar no nosso país, para as quais se antevê, desde já, a maior projecção. Referimo-nos, concretamente, á «LUBRAPEX» – a 6.ª da série –, que, como habitualmente, reunirá filatelistas de Portugal e do Brasil e se realizará em 1976, e à «PORTUSCALLE 77», esta à escala mundial e que será a II Exposição Internacional Temática. De salientar que ambas se realizarão na cidade do Porto e que as suas organizações foram muito justamente confiadas à Associação Portuguesa de Filatelia Temática, com sede na Av. Rodrigues de Freitas, 11, daquela cidade, entidade que muito tem lutado e feito a bem da nossa filatelia.

Oportunamente voltaremos a ocupar-nos destes acontecimentos bem como da entidade a quem caberá a respectiva organização, pois julgamos ser do maior interesse o conhecimento de algumas das finalidades da prestimosa Associação Portuguesa de Filatelia Temática, a quem já tanto deve a Filatelia nacional.

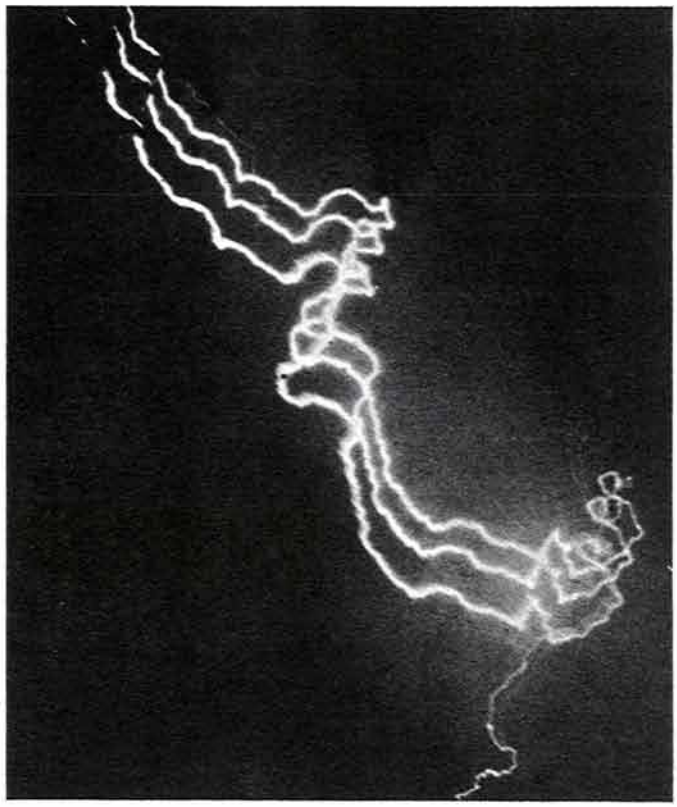
OS SELOS E A ARMADA

O COMANDANTE SACADURA CABRAL

Artur de Sacadura Freire Cabral, a figura dominante no selo que acompanha esta nota, nasceu em Celorico da Beira em 1881. O selo pertence à apreciada série comemorativa do Centenário do Clube Militar Naval e é o outro do conjunto que não apresenta em segundo plano qualquer tipo de barco. No lugar deste está desenhado o hidroavião «Lusitânia» com que o comandante Sacadura Cabral, pois dele se trata, iniciou a viagem que o imortalizou, a 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul. É brilhantíssima a biografia deste ilustre oficial da Armada, o que torna difícil descrevê-la numa simples nota filatélica, sempre necessariamente breve. Limitamo-nos por isso a dizer que foi o 1.º classificado do seu curso da Escola Naval, que serviu com brilhantismo em vários navios e desempenhou importantes missões e trabalhos geodésicos nas antigas colónias. Acrescentemos que foi entusiasta da aviação que então despontava entre nós, e como tal, um dos sete primeiros aviadores militares portugueses e o primeiro na Marinha de Guerra, onde criou a Aviação Marítima, posteriormente Aeronáutica Naval da qual foi director. Como comandante de avião e antes de realizar a viagem que o notabilizou, planeou e efectuou com êxito em 1921 a viagem experimental Lisboa-Funchal. Finalmente diremos que a sua fulgurante carreira foi interrompida tragicamente no Mar da Mancha em 1924, onde desapareceu quando pilotava, de Amesterdão para Lisboa, um dos cinco aviões «Folker» que tinham sido adquiridos para a Marinha de Guerra.

G. Brandão
2.º-ten. sg

Curiosidades



O saber não ocupa lugar

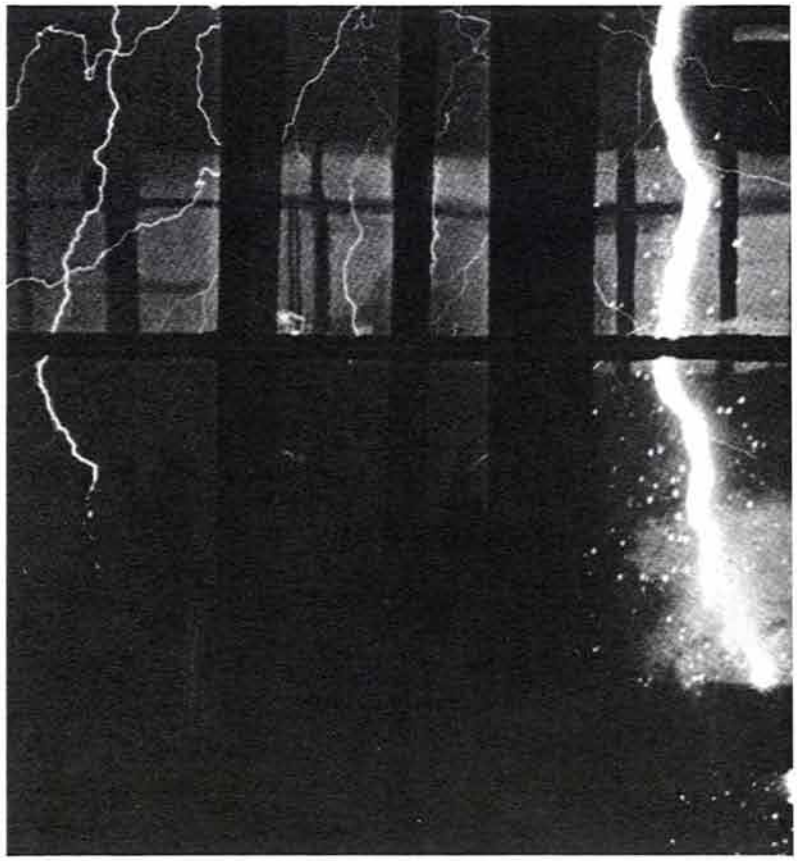
O Ribombar do Trovão

Todos terão visto relâmpagos e ouvido os respectivos trovões. Poucos se terão interrogado àcerca do mecanismo do trovão, nomeadamente sobre o motivo porque sendo o relâmpago quase instantâneo, dá no entanto origem a um som que em regra ecoa durante largo tempo, não raro ultrapassando o meio minuto. O raio tem a duração de uns décimos de segundo e, logicamente, devia dar origem a um som como o de uma pancada seca ou estampido que se deveria ouvir algum tempo depois, conforme a distância a que se produziu a descarga. O som percorre cerca de 340 metros por segundo e poderemos determinar aquela distância multiplicando essa velocidade pelo número de segundos que medeiam entre o clarão e o som do trovão correspondente.

Então porque é que o trovão é prolongado? A razão é a seguinte:

Qualquer relâmpago típico consiste em três ou quatro descargas eléctricas que se dão entre nuvens ou entre as nuvens e a terra através de um canal que pode ter a extensão de 10 quilómetros. A luz que emana de todos os pontos desse canal alcança o observador quase instantaneamente; o som, no entanto, atinge o observador em instantes diferentes consoante tem origem em pontos distintos desse canal, a distâncias diferentes desse observador. Se por acaso o canal de descarga do raio tem uma orientação que na generalidade se situa num plano perpendicular à direcção raio/observador, o som de todas as partes atingirá o observador quase ao mesmo tempo porque a distância a

percorrer é quase a mesma e ouvir-se-á um estampido forte e abrupto. Se o canal, na sua generalidade, é de certa forma paralelo à linha raio/observador, então o som produzido pela parte mais distante alcança o observador muitos segundos depois do som produzido pela parte que se encontra mais perto; ouvir-se-á assim um ribombar prolongado. Por outro lado, um relâmpago pode ter um canal com vários ramos, às vezes com pólos de descarga muito afastados uns dos outros o que também produzirá sons a diferentes distâncias do observador. As variações de intensidade do som do trovão podem ter várias causas, contribuindo para isso a forma do canal, o número de ramos, o número de oscilações da descarga, o vento, a refracção do som em camadas de ar a temperaturas diferentes, etc. Os investigadores entretiveram-se a registar o som dos trovões por meio de sistemas de microfones e, a partir desse registo, reconstruíram os canais dos relâmpagos que lhes deram origem. Até um observador vulgar munido de relógio, pode registar o tempo que medeia entre o clarão e o primeiro som e obter assim a distância ao ramo que fica mais próximo; o número de segundos que medeiam entre esse som e o estampido mais alto dar-lhe-á a ideia da distância entre aquele canal e o principal; o tempo durante o qual o trovão continua a rolar fornecer-lhe-á a distância entre o canal principal e o ramo mais distante. Os trovões de som grave são oriundos de descargas eléctricas de média energia e são tanto mais graves quanto maior é a altitude a que estas têm lugar. Os trovões que fazem estremecer as vidraças e que tanto se ouvem como se «sentem», são gerados por descargas que põem em jogo enormes potenciais eléctricos.



Depois desta leitura, não se ponha a observar os relâmpagos, nomeadamente debaixo de árvores ou em sítios altos... sem pára-raios... porque pode não vir a ter oportunidade de relatar os resultados a que eventualmente tenha chegado...

O. Lemos
Cap.-frag.

CURIOSIDADES NAVAIS

O Conselho de Estado da República da Guiné-Bissau fixou em 150 milhas o limite das suas águas territoriais.

Segundo um especialista americano de navegação, a U.R.S.S. está em vias de se tornar a única nação a operar no tráfego mundial de passageiros.

O Governo argentino projecta construir em Punta Mudanos, na costa Atlântica a 300 km de Buenos Aires, um porto de águas profundas que poderia receber navios de grande calado que não podem entrar no Rio da Prata. Este porto da América do Sul, poderá desempenhar um papel muito importante no tráfego marítimo argentino e atingir numa dúzia de anos uma média anual de 30 milhões de toneladas. O custo dos trabalhos está estimado em $1 milhar de milhões.

A Companhia Nacional de Navegação e a Navang inauguraram em Janeiro de 1975 um serviço regular entre os portos da África Ocidental e a Costa Oriental dos E.U.A. e o Golfo do México dentro da American West African Freight Conference.
Em África vão servir os portos de Angola, Zaire, Libéria, Ghana e Costa do Marfim.

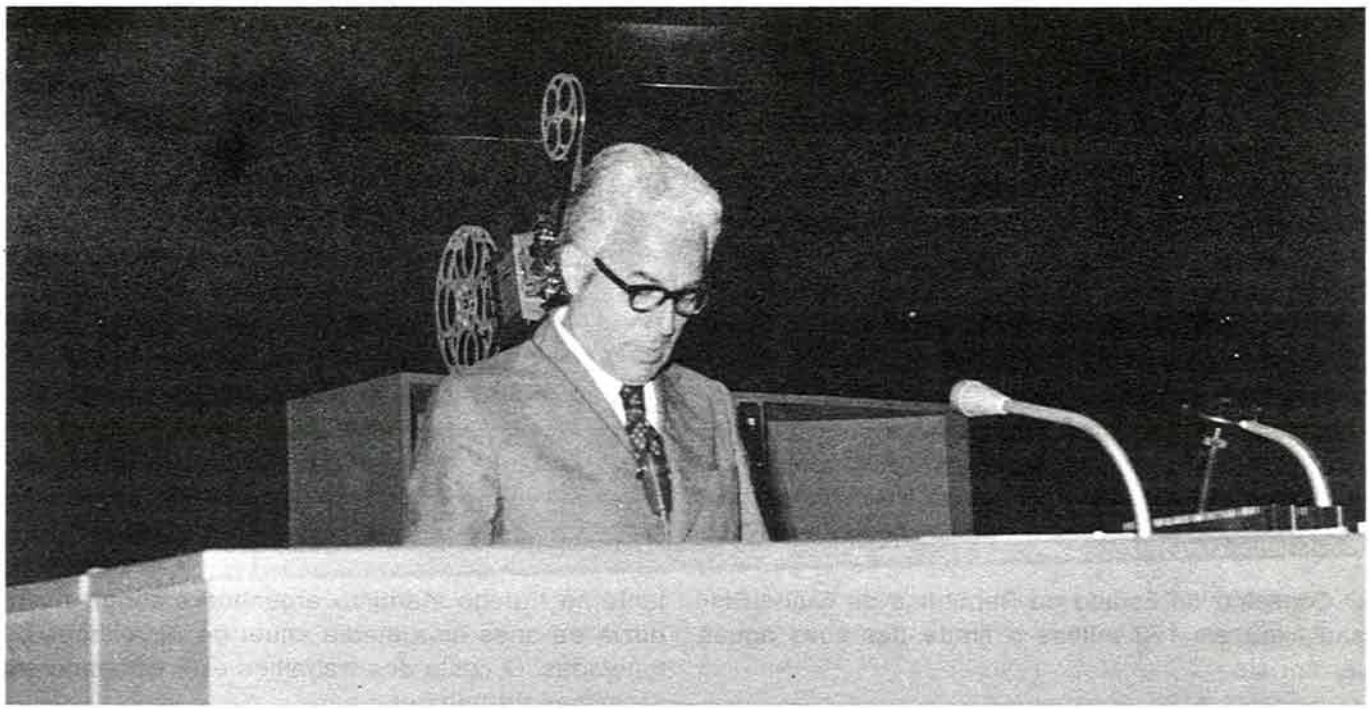
(In «Boletim» da D. G. da Marinha de Comércio – Vol. 1, n.º 1)

Reportagem

ELEITA A NOVA COMISSÃO REPRESENTATIVA DOS SARGENTOS DA ARMADA

No passado dia 3 de Junho reuniu a Assembleia de Delegados dos Sargentos da Armada que, em cumprimento do artigo 45.º dos estatutos do Movimento Associativo dos Sargentos da Armada (MASA), elegeu os novos membros da Comissão Representativa dos Sargentos da Armada (CRSA), que ficou constituída do seguinte modo:

Sarg.-aj. MQ Viriato H. S. Viana, da D. S. P./2.ª Rep.; sarg.-aj. MQ Orlando B. S. Lourenço, do G1EA; sar.-aj. MQ Carlos A. B. Vales, da Esq. de Submarinos; 1.º-sarg. MQ Artur L. Ribeiro, do C. S. D. M.; 1.º-sarg. FZE Fernando G. Timóteo, da F. F. C. 1.º-sarg. AE Manuel J. Tomé, da Esq. de Submarinos; 1.º-sarg. MQ Henrique V. Cruz, da Esq. de Submarinos; 1.º-sarg. MQ Edgar S. Counhago, da Esq. de Submarinos; 1.º-sarg. CM Fernando V. Pinheiro, da Esq. de Submarinos; 1.º-sarg. CM Fernando V. Pinheiro, do C. S. D. M.; 1.º-sarg. FZE José C. G. Saraiva, da Esc. de Fuzileiros; 1.º-sarg. O Virgílio C. Fonseca, da D. S. P./3.ª Rep.; 1.º-sarg. AE José M. L. Martins, do G1EA. Como suplentes foram eleitos: sarg.-aj. ARE Valentim A. Rodrigues, do G2EA/Esc. Art.; 1.º-sarg. AEA José S. Conteiro, do G1EA; 1.º-sarg. ARE Jorge Martins, da D. S. E. C.

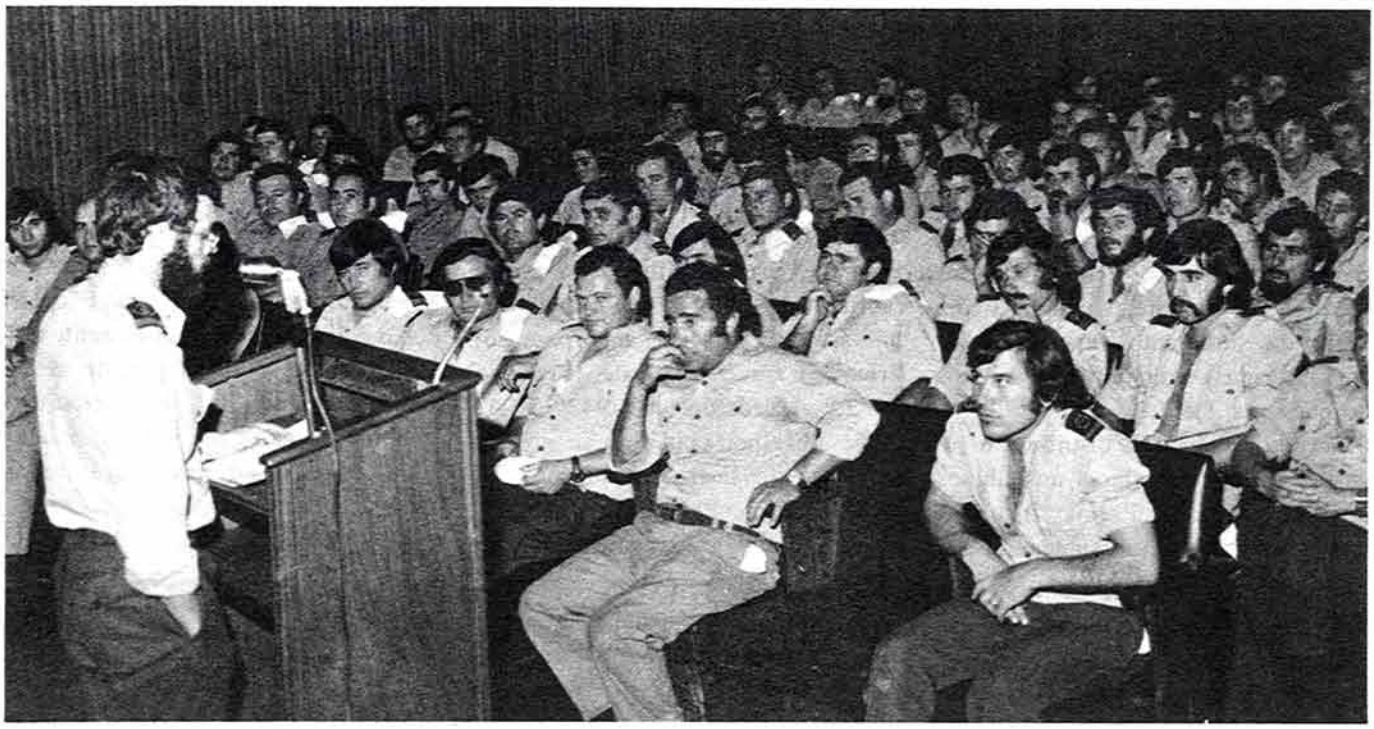


SESSÕES NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Nos passados dias 14 de Maio e 11 de Junho tiveram lugar no Museu de Marinha mais duas sessões do Centro de Estudos de Marinha, nas quais o engenheiro João Farrajota Rocheta apresentou, perante numerosa assistência composta de membros daquele Centro, oficiais generais e superiores e entidades civis, além de muito público, uma comunicação subordinada ao título «OS NAVIOS DE CARGA E A SUA EVOLUÇÃO FUTURA», assunto que foi analisado sob os vários aspectos dos navios de carga geral e especializados e ainda tendo em vista o transporte de cargas unitizadas (paletes, contentores, barcaças, etc.), com uma previsão final sobre o futuro dos navios de carga

O orador, no final das sessões, foi vivamente aplaudido pelo nível do seu trabalho.

Na primeira daquelas sessões foi evocada a figura do professor Hernâni Cidade, que foi presidente da secção de História Marítima do Centro de Estudos de Marinha, e também a memória do escultor Leopoldo de Almeida, membro do Centro, recentemente falecido.



REUNIÕES DE PRAÇAS DA ARMADA

Nos dias 17, 18 e 19 de Junho último, a Comissão Dinamizadora do Associativismo de Praças (CDAP) organizou reuniões de praças da Armada no Ministério da Marinha, na Escola de Fuzileiros, no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, na Força de Fuzileiros do Continente, na Casa do Militar da Armada, na Escola Naval e no Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, a fim de serem debatidos alguns dos seus mais prementes problemas, tais como promoções, alojamentos, fardamentos, diuturnidades, etc.

A fotografia que publicamos respeita à reunião efectuada no auditório da Escola Naval, no Alfeite, que se destinou às praças da Base Naval de Lisboa (unidades em terra e navios).

HOUVE JURAMENTO DE BANDEIRA NO G. 1 E. A. E FESTA EM VILA FRANCA DE XIRA

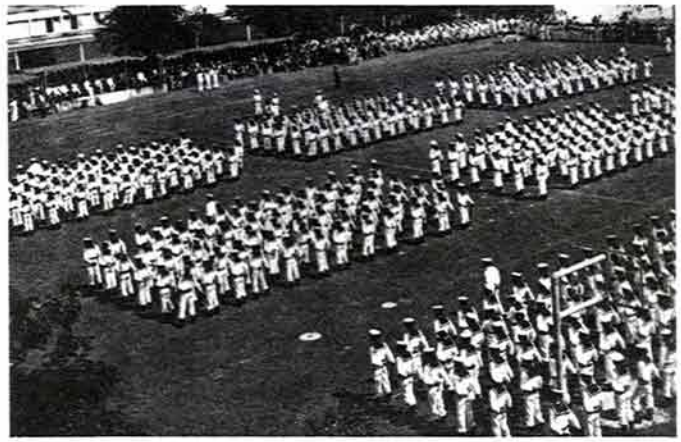
A população de Vila Franca de Xira acolheu com grande entusiasmo e com manifestações de simpatia e carinho os «seus» marinheiros que, a preceder a cerimónia do juramento de bandeira da 2.ª incorporação de recrutas de 1975, desfilaram, acompanhados da fanfarra e da banda da Armada, pelas ruas da vila. Das janelas pendiam colchas. O comércio associou-se à homenagem encerrando as suas portas. O povo formou um grande cortejo com dísticos alusivos à sua união com o M. F. A. As crianças das escolas e senhoras fizeram florir os canos das «G3» dos novos marinheiros, colocando-lhes cravos vermelhos.

A cerimónia do juramento de bandeira, que se realizou no passado dia 20 de Junho, foi presidida pelo director do Serviço do Pessoal, comodoro Leal Vilarinho, tendo assistido o comandante da Escola Naval, comodoro Silva Gameiro, o director das Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, o presidente da comissão administrativa da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e muitos familiares dos recrutas. Aquelas individualidades foram recebidas pelos capitães-de-fragata Casqueiro

de Sampaio e Corte Real Negrão, comandante e imediato do G. 1 E. A. respectivamente.

Iniciada a cerimónia, o primeiro-tenente Alexandre da Fonseca, director dos Cursos de Instrução da Recruta, fez a habitual exortação aos novos marinheiros. Feita a leitura dos deveres militares, foi lida a fórmula do juramento repetida pelos 650 recrutas, voluntários e alunos do curso da Taifa.

Procedeu-se ainda à distribuição de vários prémios escolares aos alunos mais classificados: Prémio Almirante Pereira da Silva, ao subtenente SG Joaquim Gamboa (Curso Geral de Sargentos-1973/74); Prémio Elísio da Nova, ao 2.º-gr. E Azevedo (1.º grau das várias Escolas do G. 1 E. A. - - 1973/74); Prémio Visconde de Soares Franco, ao 2.º-gr. E n.º 11/74, Santos (Instrução de Recruta - 1974); Prémio Aprumo Militar, ao 2.º-gr. recruta n.º 1374/75 (Maior aprumo militar, na presente incorporação); Prémio Exame Final de Instrução, ao 2.º-gr. recruta n.º 943/75, Aldinhas (Melhor classificação no exame final de instrução, na presente incorporação); Prémio de Educação Física, ao 2.º gr. recruta n.º 1255/75, Lopes (Mais completo no conjunto das instruções de natação, luta de ataque e defesa pessoal e treino físico geral, na presente incorporação); Prémio de Habilitações Literárias, ao 2.º-gr. recruta n.º 861/75, Costa (Maiores progressos no «refrescamento» do ensino primário). Seguidamente, o Batalhão Escolar, sob o comando do capitão-tenente Gomes Teixeira, desfilou perante as entidades presentes. No final, assistiu-se a demonstrações de «ordem unida» e de actividades de preparação física.



O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA NOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O Chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro Azevedo, deslocou-se aos Estados Unidos da América de 14 a 23 de Junho em representação do chefe do Estado-

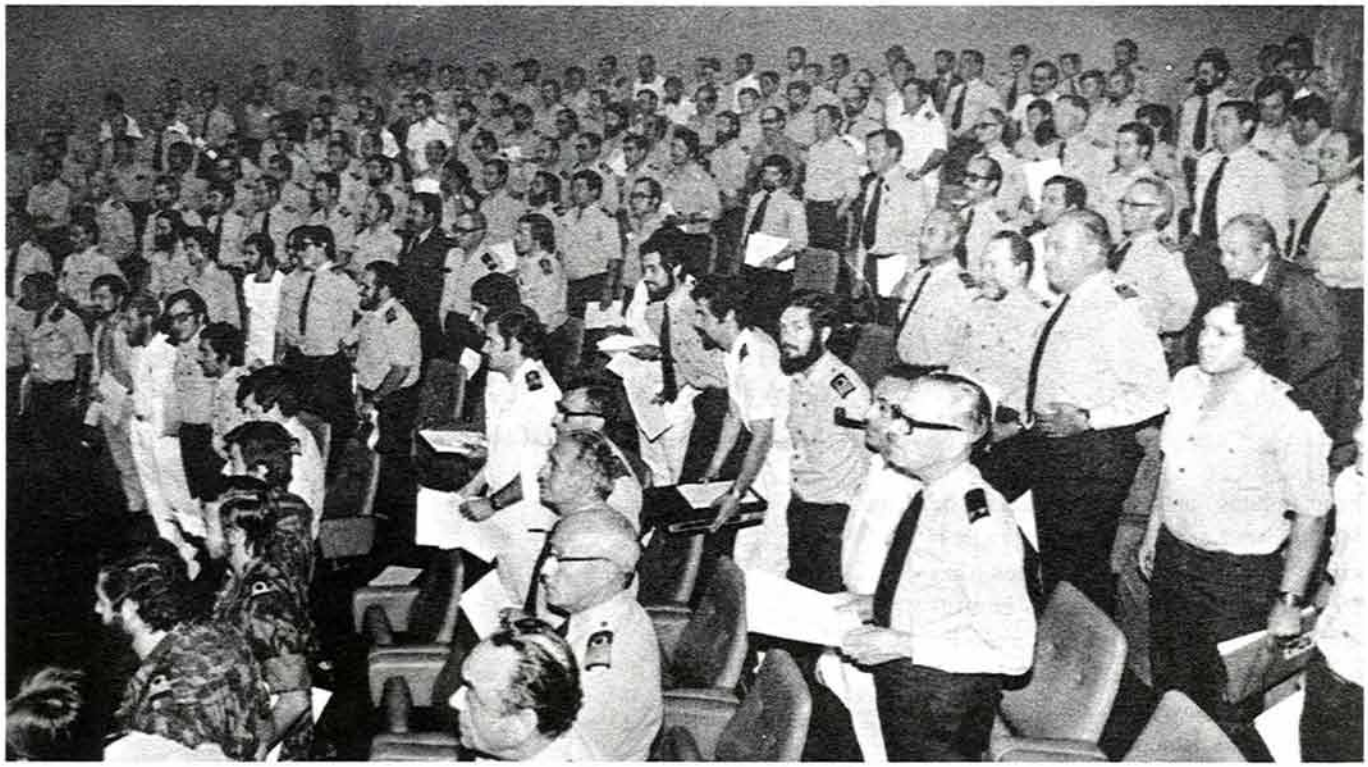
-Maior General das Forças Armadas, general Costa Gomes, a fim de participar num simpósio sobre a panorâmica marítima mundial e a sua perspectiva vista pela NATO. Esta reunião reveste-se de grande interesse para as nações do Pacto do Atlântico Norte ligadas aos assuntos do mar e nela foram apresentadas teses abrangendo todos os pontos relacionados não só com o comércio como também com a estratégia marítima mundial.

O CONTRA-ALMIRANTE VÍTOR CRESPO E O COMODORO ALMEIDA D'EÇA REGRESSARAM A LISBOA

Proclamadas as independências de Moçambique e Cabo Verde, regressaram a Lisboa, nos passados dias 26 de Junho e 6 de Julho, o contra-almirante Vítor Crespo e o comodoro Almeida d'Eça que durante a vigência dos Governos de Transição exerceram as funções de alto-comissário do Governo Português em Moçambique e Cabo Verde, respectivamente.

Para receberem aqueles oficiais-generais, deslocaram-se ao aeroporto numerosos oficiais da Armada.

REUNIU A ASSEMBLEIA DO MFA DA ARMADA



No Instituto de Sociologia Militar reuniu-se, no passado dia 27 de Junho, a Assembleia do MFA da Armada durante a qual foram apreciados e analisados assuntos da situação política actual, tendo sido definidos rumos de acção para os fins em vista.
A Assembleia, na qual participaram oficiais, sargentos e praças eleitos como seus elementos, e cuja mesa era composta pelos oficiais membros do Conselho da Revolução, teve como moderadores oficiais do Centro de Dinamização e Esclarecimento da Armada (CDEA).
No final da reunião o primeiro-tenente Paiva de Andrade, do CDEA, distribuiu aos órgãos de Informação o comunicado, que se transcreve:
«1 – Na abertura dos trabalhos, o vice-almirante Pinheiro Azevedo realçou a coerência do espírito de unidade e sacrifício que os militares da Armada têm demonstrado no cumprimento de todas as missões de carácter político que lhes têm sido atribuídas superando com verdadeiro espírito revolucionário todos os obstáculos e dificuldades que as forças reaccionárias do capitalismo e imperialismo levantam a todo o instante, procurando estorvar o processo revolucionário, nomeadamente por acções de intriga política, propagagação de notícias falsas e tendenciosas, visando o enfraquecimento da unidade do MFA e a unidade deste com o Povo. Em continuação, teceu uma brilhante homenagem ao trabalho do comandante Vítor Crespo na sua actuação como alto-comissário em Moçambique.
«2 – Antes do início da agenda de trabalhos por proposta do Secretariado do MFA da Armada, foi aprovado por unanimidade e aclamação um voto de louvor aos militares do MFA em Moçambique e, em especial, ao comandante Vítor Crespo, «que uma vez mais mostrou os seus elevados méritos de patriota revolucionário e decidido oficial da Armada».
«3 – Iniciada a agenda sobre a actual política, foi frisado que a crise que se atravessa não é mais que o resultado da luta intensa que se trava entre as forças do socialismo e as que tentam recuperar o capitalismo, mesmo que sob a forma mais «civilizada».
Afirmou-se, também, que «só a real unidade dos trabalhadores e de todas as forças progressistas em torno de tarefas concretas e imediatas e pela recuperação em moldes socialistas da nossa economia, acompanhado de uma revolução cultural, poderá recuperar a crise e fazer avançar a Revolução». Considerou-se, ainda, que a teoria dos modelos do socialismo não passa de uma mistificação, que afinal só visa iludir as massas sobre a existência de uma sociedade socialista onde, afinal só existe puro capitalismo.
Referiu-se, então, que socialismo há só um – aquele que se encontra definido no plano de Acção Política do Conselho da Revolução, e que «o que há realmente de diferente e característico em qualquer Revolução é a via mais ou menos pacífica, mais ou menos eleitoral, mais ou menos pluralista, dependendo estes factores da situação concreta do país, da sua estratificação social e da correlação de forças existentes e do sistema de alianças entre os sectores e camadas interessadas na Revolução.
«4 – Seguidamente, foram relatadas as actividades do Conselho da Revolução nas últimas semanas, em especial as relativas aos estudos e trabalhos da reunião estrita do Alfeite,

que deram origem ao Plano de Acção Política, recentemente publicado. Desta forma, explicadas as razões de alguns passos mais significativos, foi também dado a conhecer que, durante esse tempo, se registou mais uma crise política artificialmente empolada. A assembleia foi posta também de sobreaviso contra a manobra internacional que se avizinha contra a Revolução Portuguesa e que parece ter como objectivo a criação de um Portugal que poderá chamar-se a «vacina anticomunista» da Europa.

«5 – Foi explanado e discutido um projecto de concretização da aliança Povo-MFA, assim como a preparação da próxima assembleia do MFA dos três ramos.

Continuou-se com um período de debate, no qual foi salientada a vontade intransigente de levar, juntamente com os partidos políticos progressistas, a Revolução até às suas últimas consequências, através de uma política concreta, com mais actos e menos palavras.

«6 – O comandante Vítor Crespo relatou a actuação das Forças Armadas em Moçambique no processo de descolonização.

«7 – Foi explanada e analisada a situação em Angola.

«No final, foi aprovada a seguinte moção:

«Considerando que o Plano de Acção Política, dimanado do Conselho da Revolução, veio em parte clarificar a situação política, mas que se torna necessário concretizar na prática as medidas que lhe são apontadas;

«A Armada vem dar total apoio ao Conselho da Revolução, no sentido de reforçar a autoridade revolucionária, numa estreita ligação com as massas trabalhadoras, que permita a construção do socialismo, entendido como sociedade sem classes, onde os meios de produção estejam colectivizados e não havendo lugar para a exploração do Homem pelo Homem.

«Igualmente se garante todo o esforço e sacrifício, no sentido de se alcançar a sociedade socialista, como acima se entende, através de uma via pacífica e pluralista, não transigindo, porém, com as iniciativas reaccionárias dos inimigos de classe da Revolução socialista e procurando contribuir para a mobilização das massas populares através da aliança Povo-MFA no caminho da reconstrução da economia nacional».

DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS NA ASSEMBLEIA GERAL DO CLUBE MILITAR NAVAL

No dia 27 de Junho, realizou-se uma Assembleia-Geral do Clube Militar Naval. De acordo com a agenda de trabalhos, efectuou-se em primeiro lugar a entrega dos prémios «Almirante Barroso» e «Marinheiro Artilheiro António Ferreira», o primeiro ao comodoro Manuel Eduardo Leal Vilarinho, pelo seu trabalho «Anatomia da Alemanha», considerada como a melhor colaboração nos Anais do Clube Militar Naval no ano de 1974, o segundo aos seguintes estudantes, filhos de praças, com melhor classificação: Virgílio de Miranda Carvalho Pires (2.º ano do ciclo preparatório), filho do cabo TFH Pires; Maria Fernanda Vicente de Palma (1.º ano do liceu), filha do cabo CM Palma; Elvira Maria dos Santos Frias (2.º ano do comércio), filha do cabo M Frias (falecido), e José Alberto Rebelo Ferreira (2.º ano do ciclo preparatório), filho do cabo M Ferreira.

Seguidamente procedeu-se à admissão de novos sócios e à aprovação

do aumento da quota de 50$00 para 70$00 mensais.

Como se sabe, o Clube sofreu grandes obras, apresentando-se agora completamente remodelado, o que acarreta maiores despesas de manutenção.

A apreciação do Relatório e Contas da Direcção bem como a eleição dos novos Corpos Gerentes, Comissão de Redacção dos Anais e Comissão Revisora de Contas, que constava também da agenda, foram adiadas para uma Assembleia-Geral que se realizou no dia 4 de Julho.

As Contas e o Relatório foram aprovados por unanimidade, tendo sido eleitos os seguintes sócios, para os vários órgãos do Clube:

Mesa da Assembleia-Geral: Augusto Souto Silva Cruz, presidente; Guilherme George da Conceição e Silva, vice-presidente; Eugénio José Martins Cavalheiro, 1.º secretário; Rui Manuel de Sá Leal, 2.º secretário; Américo Rodrigues Soares, 1.º vice-secretário; e Marcos Manuel de Carvalho Pereira, 2.º vice-secretário. Direcção: João da Fonseca Caxaria, presidente; Luís Fernando Camós de Oliveira Rego, José Alberto Nunes da Cruz, António Manuel da Cruz Tavares Meirelles e Manuel Luís Longo Alves Dinis, vogais efectivos; João da Cruz de Carvalho Abreu e José Manuel Barroso Mendes de Morais, vogais suplentes. Comissão Revisora de Contas: António Manuel Duarte Mendes dos Santos, José Manuel Gomes Nunes Curado e António Joaquim Almeida de Moura.

Comissão de Redacção dos Anais: Fernando António Martins Salvador, Armando Eugénio de Castro Rodrigues Filgueiras Soares, João Caiado Gago Falcão de Campos, Daniel Augusto Rodrigues, Fernando Manuel Palma Ruivo, Jorge Manuel Patrício Gorjão, João Luís Duarte Filipe, José Manuel Botelho Leal, Fernando de Almeida Cavaco, Joaquim Maria Godinho Veiga, Ramiro Pedroso Correia, Vasco António Leitão Rodrigues, António Fernando Vasconcelos da Cunha, Manuel José Paulo, Luís Maria Cabral Leal de Faria, Fernando Oliveira Josué, João Adelino Delduque Pereira Gonçalves, Rui Fernando Quaresma de Lemos e José Arnaldo Teixeira Alves.

O CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA EM FESTA

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA INAUGUROU OFICIALMENTE O CLUBE

O Chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro Azevedo, esteve na sede do Clube do Sargento da Armada (C. S. A.), no dia 28 de Junho último, onde procedeu à inauguração oficial da colectividade. Aquele oficial general, que era acompanhado do seu ajudante de ordens, 1.º-tenente Pires Neves, foi recebido à entrada das instalações pelos presidentes da Assembleia-Geral, da Direcção e do Conselho Fiscal, sargento-ajudante MQ Orlando Lourenço, 1.º-sargento MQ Artur Ribeiro e sargento-ajudante L Manuel Horta, respectivamente.

Com a presença dos respectivos Corpos Gerentes, sócios e algumas senhoras, realizou-se uma curta sessão solene presidida pelo vice-almirante Pinheiro Azevedo, durante a qual lhe foi entregue o diploma de primeiro sócio honorário do C. S. A.; o chefe do Estado-Maior da Armada, fez por sua vez a apresentação e entrega do estandarte da agremiação, tendo proferido breves palavras, afirmando da sua satisfação pelos sargentos da Armada terem visto coroados de êxito os esforços desenvolvidos na formação do seu clube e inaugurado, finalmente, as respectivas instalações.

Antes de se retirar, o vice-almirante Pinheiro Azevedo manteve prolongado e animado convívio com todos os sócios presentes.

A FESTA NO COLISEU DOS RECREIOS

As festividades da inauguração oficial do Clube do Sargento da Armada começaram com um espectáculo no Coliseu dos Recreios, no dia 21 de Junho, cuja sala foi gentilmente cedida pela empresa.

Com o recinto repleto, o programa esteve na 1.ª parte a cargo da Banda da Armada que, sob a chefia do seu maestro, capitão-de-fragata SG Marcos Romão, executou um repertório de música clássica e moderna, tendo-se também exibido com especial relevo o coro, ainda desconhecido da maior parte do público.

As 2.ª e 3.ª partes foram preenchidas por actuações de artistas de variedades e canto livre, que colaboraram obsequiosamente, sendo os números apresentados muito apreciados e aplaudidos pela assistência.

O DR. RAMIRO CORREIA «CONVERSOU» COM OS SARGENTOS

Para início do ciclo de conferências incluídas no programa das festas do C. S. A., efectuou-se, no dia 26 de Junho, na sua sede, a anunciada palestra do capitão-de-mar-e-guerra MN Ramiro Correia, membro do Conselho da Revolução e chefe da 5.ª Divisão do E. M. G. F. A., que subordinou o seu trabalho ao título «Conjuntura Económica na Actual Evolução Política Nacional», em que sucinta e objectivamente traçou a panorâmica actual nos campos sócio-económico e sócio-político.

Finda a palestra, o dr. Ramiro Correia travou interessante e vivo diálogo com a assistência, composta de sargentos e muitas senhoras que enchiam totalmente o vasto salão de conferências do C. S. A., tendo respondido a dezenas de perguntas que lhe foram postas, versando casos de esclarecimento e de análise do momento político que o País presentemente atravessa.

No cumprimento do programa cultural das festas, realizaram-se, nos dias 2 e 9 de Julho, as palestras do sargento-ajudante B Manuel Baltazar e do 1.º-sargento O Virgílio Fonseca, de que daremos as respectivas notícias no próximo número.

COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

No dia 8 de Julho – data da largada do Tejo da armada de Vasco da Gama – foi comemorado com algumas cerimónias o Dia da Marinha. Os navios embandeiraram em arco e nos estabelecimentos da Armada foi içada a bandeira nacional, tendo estado patente ao público, na Doca da Marinha, a corveta «João Roby», recentemente entrada ao serviço.

Quarto de Folga

O «S. GABRIEL» A ATRACAR !

Nos tempos em que a Marinha de Guerra se podia dar ao luxo de ter cruzadores, não existia, como é sabido, a Base Naval de Lisboa e os navios de guerra, quando em Lisboa, estavam habitualmente amarrados à bóia no respectivo «Quadro» que, no Tejo, lhe era especialmente destinado.

O «Quadro» aliás ainda existe, mas menos frequentado.

Aquela situação, no Inverno, não tinha mesmo graça nenhuma, principalmente quando o mau tempo, de SW rijo, se fazia sentir, tirando a tranquilidade ao pessoal a quem calhava ficar de serviço num desses dias tenebrosos, com a vulgar agravante de navio apagado, sem mais recursos do que um ferro, pronto a lárgar, para o caso, que por vezes se dava, de rebentar a amarração à bóia e lá ir o navio rio abaixo ou rio acima, conforme estava a feição da maré.

Num desses belos dias, de há muitos anos, entre os diversos navios do «Quadro», estavam os cruzadores «S. Gabriel» e «Vasco da Gama», cada um amarrado à sua bóia.

A silhueta dos dois navios quase se não descortinava na nebulosidade densíssima daquela borrasca, de chuva diluviana, puxada por um vento de rajadas ciclónicas, que levantava a água do rio, formando um autêntico nevoeiro incrível.

A coisa estava realmente feia e, a bordo do «Vasco da Gama» o pessoal de serviço, abrigado como lhe era possível, mantinha-se atento, pronto para qualquer eventualidade.

A certa altura, por entre aquele negrume, distinguiu-se a silhueta, cada vez maior, do «S. Gabriel» que – não havia dúvida – tendo partido a amarração à bóia, seguia, rio abaixo, à deriva, aproximando-se, de maneira nada simpática nem tranquilizadora, do «Vasco da Gama».

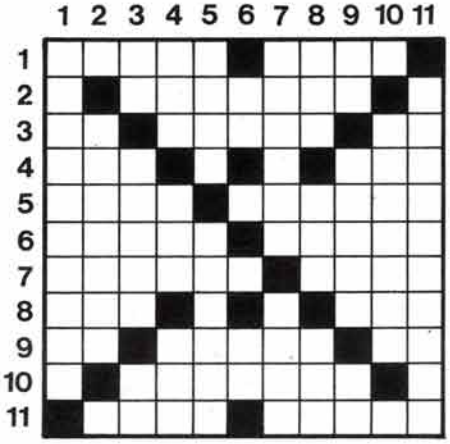
A sentinela deste navio, apercebendo-se do que se passava, anunciou a coisa, com voz calma e de sonoridade, que dominou a tormenta, da seguinte maneira:

– Cabo de Quarto, vem aí o «S. Gabriel» *a atracar!...*

Para aquele funcionário, o episódio não lhe tirava a calma nem o humor e não passava do género de uma embarcação das licenças, que se aproximava para atracar.

Cap. Zuzara

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 – Surripiar; éreo. 2 – Acorrentar. 3 – Mil e quinhentos romanos; superfícies planas; grito de dor. 4 – Dama de companhia; patrão. 5 – Nome de uma planta; arremessam. 6 – Respira com dificuldade; obra. 7 – Lasca; bigorna de cutileiro (inv.). 8 – Espaço de doze meses (inv.); três consoantes dobradas. 9 – Símbolo químico do gálio; crescimento; nesse ponto. 10 – Planta chamada Valverde. 11 – Levar a reboque; inferno.

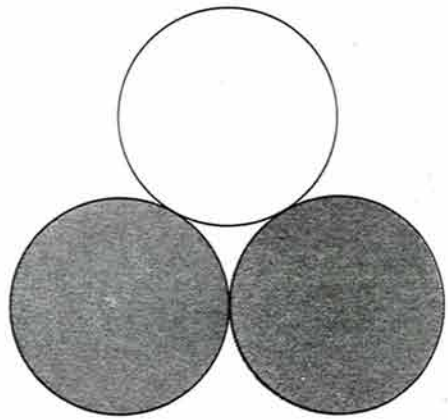
VERTICAIS: 1 – Indivíduo versado em gamarologia. 2 – Que deixa atravessar a claridade. 3 – Ruim; habitante da Alemanha; duas letras de lote. 4 – Gosta muito; procedi; voz do gato. 5 – Singular; condutor eléctrico empregado na radiotelefonia. 6 – Parte do navio; contracção da preposição. 7 – Género de plantas ranunculáceas; anda. 8 – Chefe etíope; três letras de pois; espécie de albufeira (inv.). 9 – Andar; nome do treinador do Sporting (inv.); auto-estrada. 10 – Dirigira o navio para o mar largo. 11 – Relativo à biometria.

Carmo Pinto
1.º-sarg. H

(Solução na pág. 34)

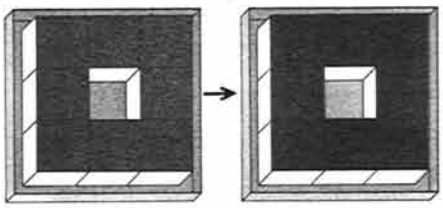
PROBLEMAS PARA ENTRETER

Apresentamos neste número, da publicação já referida anteriormente, os dois últimos problemas.



5 – A figura mostra o menor número de discos de três cores dife-

rentes que podem colocar-se sobre uma superfície por forma que não haja dois discos da mesma cor em contacto quando encostados uns aos outros. O problema agora é determinar o menor número de discos de quatro cores diferentes de forma que não haja dois com a mesma cor em contacto.



6 – Apresentamos agora um interessante problema de análise combinatória com 8 dados. Assinalem-se em cada dado duas faces opostas com duas cores diferentes, as mesmas para cada dado. Coloquem-se os dados encostados uns aos outros com a mesma cor para cima, ficando um quadrado no meio. Veja-se a figura. Serve para o efeito uma caixa quadrada de lado igual a três vezes a aresta ou uma matriz de 3 x 3.

Para jogar rola-se um dos dados sobre uma aresta do fundo (que fica fixa) de modo a que ele venha ocupar o espaço que está vazio. O problema consiste em pôr todos os dados com a outra cor para cima e a casa vazia no meio. Qual o número mínimo de jogadas para o conseguir? (Se conseguir com menos de 40 será muito bom):

Para uniformizar os registos use as letras C, B, E, D para os movimentos feitos para Cima, para Baixo, para a Esquerda e para a Direita. Comece com C D B pois qualquer outro começo será simetricamente o mesmo.

(Solução no próximo número)

O. Lemos
Cap.-frag.

CONCURSO N.º 47

NOMES DE ESCRITORES

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

A)..2 6 7 1 8 5 1 4 1 3

B)..9 10 11 5 9 12 6 9 1 14 8 15

C)..14 11 16 11 7 17 8 8 14 18 1 19 11 8

D)..13 1 4 17 9 1 14 8 10 17 11 19 11 3

E)..20 1 11 7 17 8 5 9 11 7 16 9 1 5 11

Nas alíneas A), B), C) e D) estão indicados os nomes de cinco escritores portugueses. Cada número representa uma letra e sempre a mesma. Empregaram-se os números de 1 a 20. Um dos escritores indicados é Júlio Dinis. Veja se descobre o nome dos outros.

(Solução no número 49)

SABE ?

1 – O infante D. Henrique, sob cujas ordens se iniciaram as explorações oceânicas que deram origem aos Descobrimentos, nasceu na cidade de:

Lisboa
Guimarães
Porto

2 – O tratado em que a China reconheceu a perpétua ocupação portuguesa dos territórios de Macau, foi assinado em 13 de Agosto de:

1851
1859
1862

3 – A arte de regular a temperatura nas reacções químicas, chama-se:

Pirologia
Pironomia
Pirobologia

4 – A palavra «melanope» indica que uma pessoa:

Tem os olhos negros
Tem os pés compridos
Se alimenta de mel

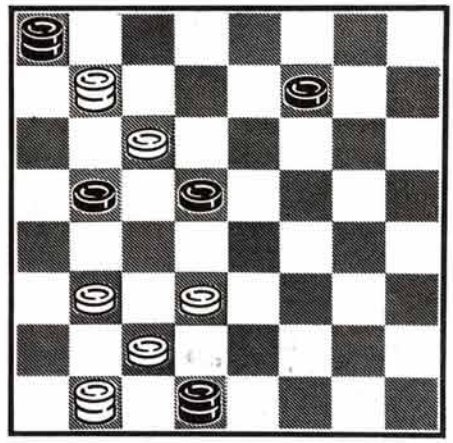
5 – Santo Nome de Deus é o nome da capital duma colónia portuguesa:

S. Tomé e Príncipe
Macau
Timor

(Solução na pág. 34)

SEASA
Cabo aux. RA

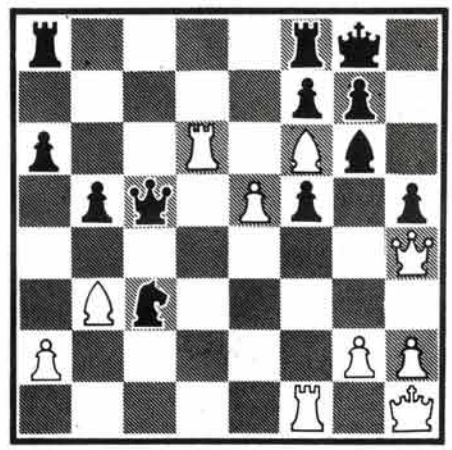
DAMAS



As brancas jogam e ganham.

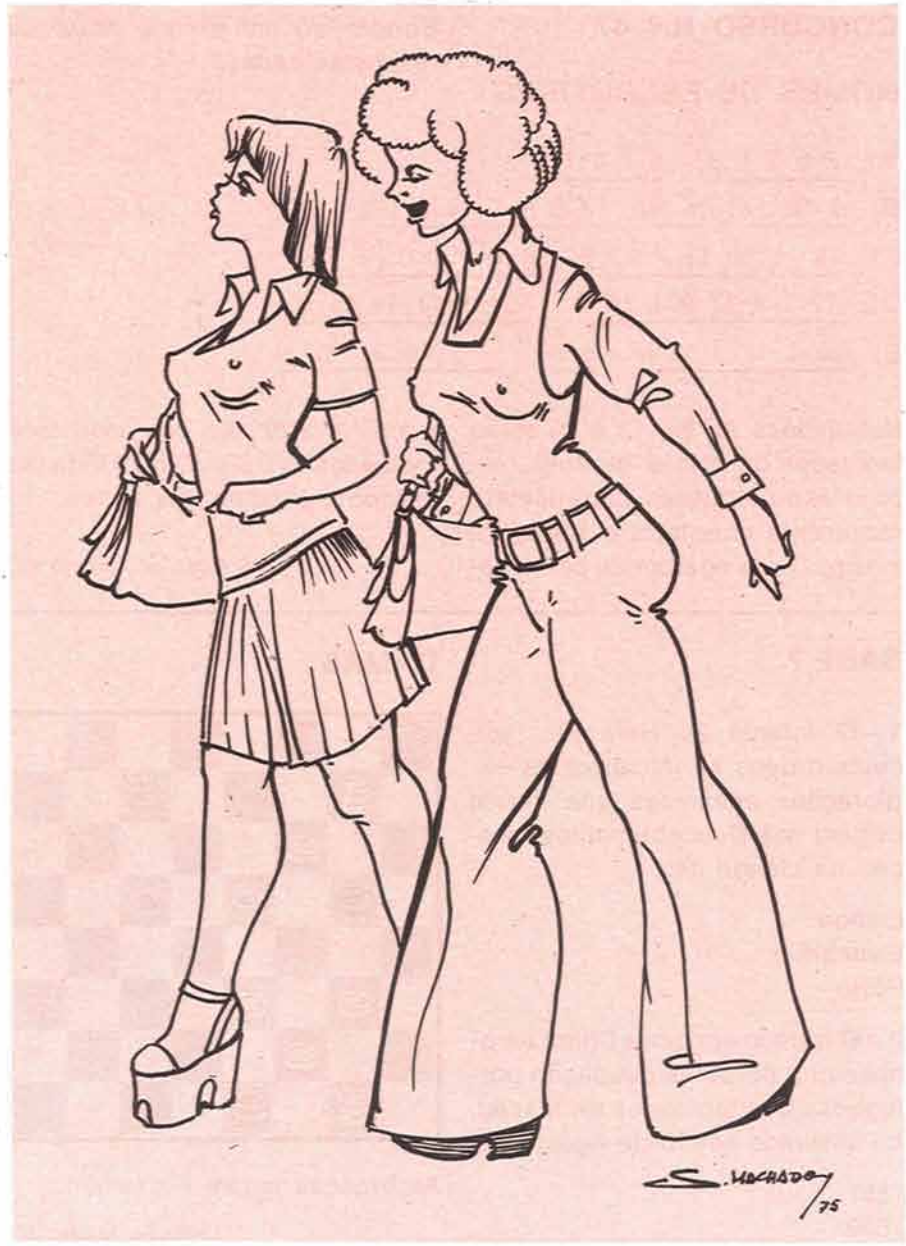
(Solução na pág. 34)

XADREZ



Jogam as brancas e ganham.

(Solução na pág. 34)



– Que queria aquele marujo dizer com a conversa de nunca ter visto proa mais bonita que a tua nem popa como a minha?

SOLUÇÕES

PROBLEMAS PARA ENTRETER

(Soluções dos problemas publicados no número anterior)

3 – Em vez de circunferências considere que está a olhar para três esferas e que as tangentes são os contornos aparentes das superfícies laterais de três cones onde se «ajustaram» interiormente as esferas. Os cones estão assentes, lateralmente sobre o plano em que se apoiam as esferas e os vértices estarão portanto nesse mesmo plano. Imagine-se agora um novo plano colocado por cima das três bolas e tangente a elas. Será portanto tangente aos três cones e sendo assim os vértices estarão também nesse plano. Se os vértices estão sobre dois planos então terão que estar na sua intersecção que é uma linha recta.

4 – O jogo de xadrez era o que a seguir se indica:

1.	P-KB3	1. P-K4 ou K3
2.	K-B2	2. Q-B3
3.	K-Kt.3	3. QxP
4.	K-R4	4. B-K2 (mate).

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: « – Gamar; eril. 2 – Amarrar. 3 – MD; áreas; ai. 4 – Aia; amo. 5 – Rala; atiram. 6 – Ofega; opere. 7 – Lâmina; siat. 8 – Ona; rrr. 9 – Ga; medra; aí. 10 – Linária. 11 – Atoa; Érebo.

VERTICAIS: 1 – Gamarólogo. 2 – Diáfana. 3 – Má; alemã; It. 4 – Ama; agi; mio. 5 – Rara; antena. 6 – Ré; da. 7 – Eranto; arre. 8 – ips; air. 9 – Ir; areir; ae. 10 – Amarara. 11 – Biométrico.

SABE?

1 – Porto. 2 – 1862. 3 – Pironomia. 4 – Tem os olhos negros. 5 – Macau.

DAMAS

	Brancas	**Pretas**
1.	11 – 14	19 x 10
2.	7 – 11	3 x 16
3.	11 – 15	20 x 11
4.	4 x 21 x 30	16 x 27
5.	30 x 23 x 5	e ganham

XADREZ

	Brancas	**Pretas**
1.	B x P	R x B
2.	Df6	Rh7
3.	B x f7	e ganham
Se:	. . . . .	T x B
4.	D x B	Rh8
5.	D x T etc.	

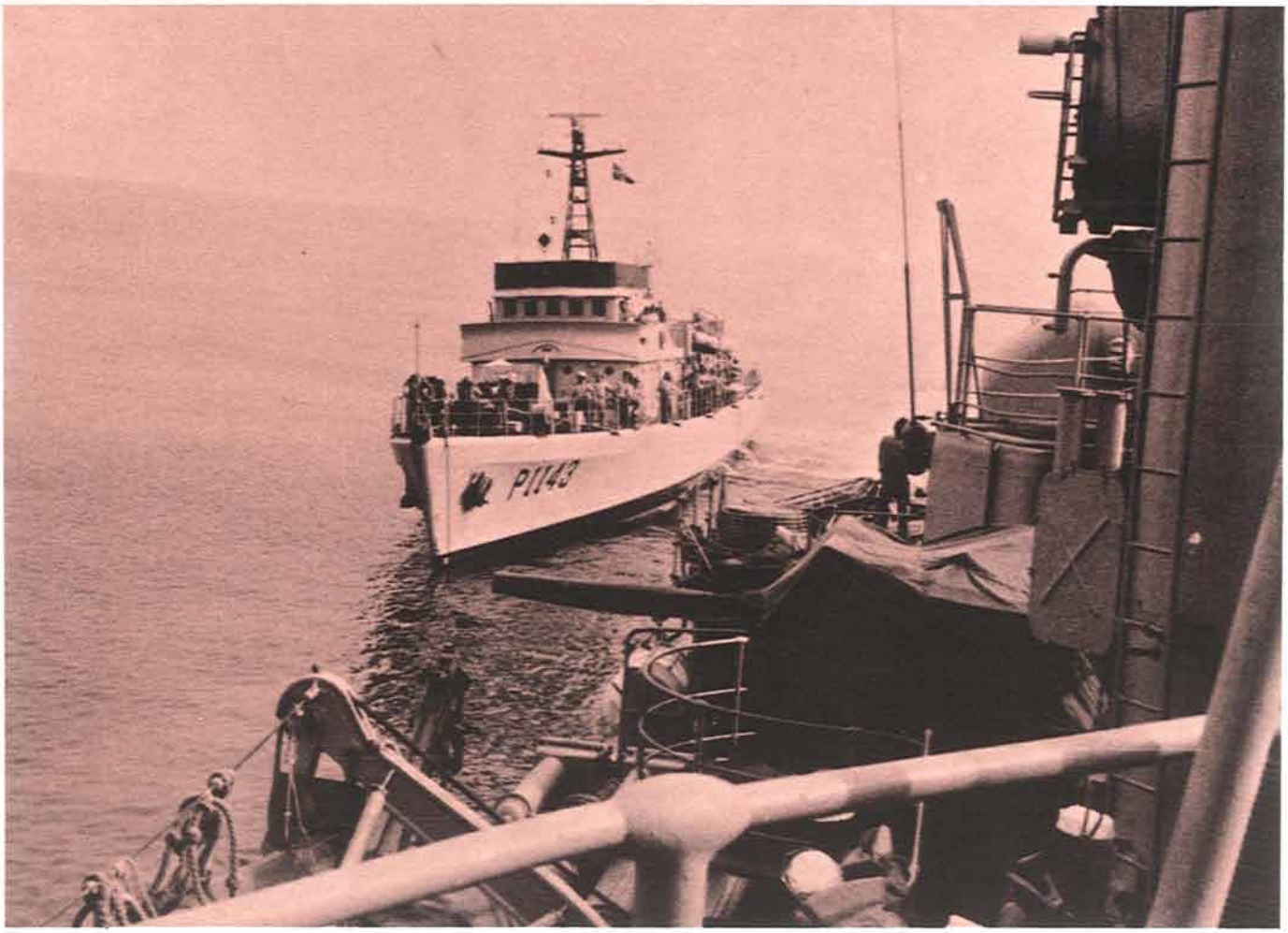
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º45

Une-se o ponto A com o ponto B e tira-se a perpendicular ao meio desta recta, que encontra no solo um ponto (0) que será o local pedido, porque todos os pontos de uma recta perpendicular a outra estão a igual distância dos extremos desta última (OA = OB).

Resolvendo o problema matematicamente, o bebedoiro deve ser colocado a uma distância de 5,25 metros da base do poleiro A.

VENCEDOR: 1.º-sarg. A Manuel Azevedo de Sá.

Fragata «Comandante Hermenegildo Capelo» em África



Reabastecimento de lanchas pela «Comandante Hermegildo Capelo» ao largo da costa africana.

Quarto de serviço à limitação de avarias na «Comandante Hermenegildo Capelo».

Grupo coral da «Comandante Hermenegildo Capelo» que obteve assinalados êxitos não só em Toulon onde se iniciou como em Moçambique e na Tanzânia.

A fragata «Comandante Hermenegildo Capelo», do comando do capitão-de-fragata Mendes Quinto, encontra-se em águas de Moçambique no cumprimento de comissão de serviço iniciada em 27 de Janeiro do corrente ano e que, após o período de um mês em Cabo Verde e de breve passagem por S. Tomé e Príncipe e Angola se prolongará até à independência daquele país.

Durante a sua permanência em Moçambique, este navio da Armada fez parte como navio-chefe de uma força naval constituída pelas corvetas «João Coutinho» e «Jacinto Cândido» que, com o navio-apoio «Sam Brás» como navio independente, visitou oficialmente a Tanzânia em fins de Maio, tendo a Marinha portuguesa deixado as melhores impressões na população e autoridades daquele país.

(Modelo da colecção Seixas, existente no Museu de Marinha – foto de Reinaldo de Carvalho, fotógrafo do Museu de Marinha).

FRAGATA DO TEJO

O estuário do Tejo é, como os que o conhecem sabem, um dos mais grandiosos e espectaculares do Mundo. A existência de Lisboa na sua margem direita, valoriza a todos os títulos essa beleza, mas, se não esquecermos quanto esta é realçada com a existência de embarcações de variados tipos que, através dos tempos, têm assegurado todo o problema de comunicações entre as diversas povoações que o marginam, garantindo a seiva que dá a grandeza e a fortuna, então não será possível esquecer as suas fragatas que a tal tarefa se têm largamente dedicado, dando-lhe, com as suas velas desfraldadas, o espectáculo ímpar que a todos empolga.

Robusta embarcação à vela, é a fragata do Tejo destinada ao transporte de carga: até fins do século XIX dedicaram-se ao transbordo do carregamento dos navios, ao largo, por falta de cais, levando aos seus destinos marginais as riquezas trazidas de longe; mais tarde, já com cais abundantes, continuaram as suas fainas, caprichando em fazê-lo frequentemente à mesma hora, de características favoráveis de maré e vento, para terminarem numa regata caprichosa pelo prazer desportivo de mostrarem quanto valiam, na arte de velejar, os seus arrais.

As fragatas, de robustez para todo o tempo, de abalroamento temível e indesejável, de um porte a oscilar as 30 e 100 toneladas, ostentam um único mastro, muito inclinado para ré, onde envergam uma vela quadrangular, a vela grande, içada pela carangueja.

Uma vela triangular de estai completa o velame desta curiosa embarcação que tem as honras de caracterizar o Tejo.

Quando o vento é rijo, a embarcação basta-se com uma das suas velas, reduzindo a superfície de exposição ao vento à vela quadrangular, tornando-a triangular ou usando só a de estai.

A tripulação consta de arrais, perito em mabobrar a sua embarcação por entre os navios fundeados, seguido do camarada e moço.

Nas fragatas de maior tonelagem existe mais um camarada.

Todas as fragatas rebocavam uma lancha de serviço que, por sua vez, as reboca a remos quando em regime de calmaria e que naturalmente serve também para as manobras de atracação.

Não é sem legítima tristeza e alto saudosismo, que as velhas gerações vão assistindo ao progressivo desaparecimento dos vultos airosos deste tipo de embarcações de tráfego que tomavam conta do Tejo, dando-lhes uma panorâmica turística inesquecível, pois o progresso, na sua trajectória implacável, vai-as dispensando, passando-as, à medida que lhes tira o mastro, para batelões.

Amanhã serão os batelões de ferro, os contentores, etc., que tomarão o seu lugar. Paciência!. «C'est la vie!».